

71521  
Sus  
p ci

**PENGARUH KONSEP *PEDESTRIAN MALL*  
PADA REVITALISASI JALAN PASAR BARU  
DAN KAWASAN SEKITARNYA DI JAKARTA**

**TESIS**

Disusun dalam rangka memenuhi persyaratan  
Program Magister Teknik Arsitektur



Oleh :  
**Retno Susanti**  
L 4B 098 086

**PROGRAM PASCASARJANA  
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR  
UNIVERSITAS DIPONEGORO  
2001**

**UPT-PUSTAK-UNDIP**

## HALAMAN PENGESAHAN

### **PENGARUH KONSEP PEDESTRIAN MALL PADA REVITALISASI JALAN PASAR BARU DAN KAWASAN SEKITARNYA DI JAKARTA**

Disusun oleh

**Retno Susanti**  
L 4B 098 086

Dipertahankan di depan Dewan Penguji  
Pada tanggal 27 September 2001

Tesis ini telah diterima  
sebagai persyaratan memperoleh gelar Magister Teknik  
Bidang Ilmu Arsitektur

Pembimbing Utama

**Prof. Ir. Eko Budihardjo, M.Sc**

Pembimbing Pendamping

**Ir. Nany Yuliasuti, MSP**

Semarang, 27 September 2001  
Pendidikan Universitas Diponegoro  
Program Pasca Sarjana  
Ketua Program Studi Magister Teknik Arsitektur

**Ir. Totok Roesmanto, M.Eng**

## ABSTRAKSI

Titik awal tempat tumbuh dan berkembangnya suatu kota biasanya menjadi pusat kota tersebut. Dominasi fungsi yang ada disana umumnya adalah perdagangan dan jasa serta pada masa sekarang ditambah dengan fungsi perkantoran. Kebijakan desentralisasi kawasan perdagangan dan jasa yang bertujuan untuk mereduksi kepadatan lalu lintas di pusat kota, mengurangi terpusatnya fungsi-fungsi komersial serta menumbuhkan pusat-pusat komersial baru di pinggiran kota membawa akibat kepada menurunnya vitalitas suatu pusat kota lama. Berpindahnya penghuni pusat kota ke tempat yang lingkungannya lebih sehat (*residential flight*) serta berpindahnya modal, pedagang serta pengusaha (*capital flight*) ke lokasi-lokasi perdagangan dan jasa baru yang dianggap lebih menguntungkan, semakin mengurangi arti penting suatu pusat kota lama.

Salah satu upaya untuk merevitalisasi kawasan pusat kota lama yang menurun vitalitasnya seperti yang telah dilakukan di luar negeri (terutama di Amerika dan Eropa) adalah dengan menerapkan konsep *pedestrian mall*. Demikian pula yang terjadi pada kawasan Pasar Baru (terutama penggal Jalan Pasar Baru dan kawasan sekitarnya). Sebagai kawasan pusat kota lama Jakarta, kawasan Pasar Baru juga mengalami penurunan aktivitas yang juga berarti penurunan pengunjung dan ekonomi. Penghuni bangunan, pedagang serta masyarakat setempat akhirnya bersepakat untuk menetapkan menutup Jalan Pasar Baru dari kendaraan dan menjadi area khusus bagi pejalan kaki.

Konsep *pedestrian mall* dengan tipe *full mall* diterapkan mulai tahun 1990. Dengan dukungan pemerintah kota, antara lain dengan turunnya *planning* pembuatan kanopi sesuai Instruksi Walikotamadia Jakarta Pusat tahun 1995 dan penunjukan kawasan Pasar Baru dan kawasan sekitarnya menjadi kawasan wisata belanja bertaraf internasional mulai tahun 2000 (SK Gubernur DKI Jakarta) adalah upaya untuk merevitalisasi Jalan Pasar Baru dan sekitarnya.

Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji konsep *pedestrian mall* dalam merevitalisasi Jalan Pasar Baru dan kawasan sekitarnya. Dari kasus-kasus penerapan konsep *pedestrian mall* yang bertujuan merevitalisasi kawasan, didapatkan komponen-komponen kawasan yang berubah setelah konsep *pedestrian mall* diterapkan. Komponen-komponen tersebut adalah : rancang bangunan (bentuk dan ketinggian bangunan), fungsi bangunan, pengunjung, karakter dan sebaran aktivitas, sarana dan prasarana, sistem lalu lintas dan partisipasi penghuni bangunan. Komponen-komponen tersebut selanjutnya menjadi komponen analisis.

Dengan menggunakan metoda *deskriptif* dan studi *longitudinal*, diperbandingkan kondisi Jalan Pasar Baru dan kawasan sekitarnya, sebelum dan sesudah penerapan konsep *pedestrian mall* di Jalan Pasar Baru. Selanjutnya untuk menganalisa hubungan pengaruh antar komponen digunakan analisis tabulasi silang (*cross tabulation*).

Dari hasil analisis, disusun temuan-temuan penelitian setiap komponen analisis untuk kemudian dibuat suatu kesimpulan. Temuan-temuan yang dapat dikemukakan adalah :

- Pada penggal Jalan Pasar Baru dimana ruas jalannya berubah menjadi *pedestrian mall*, terjadi perubahan-perubahan komponen : rancang bangunan (dalam hal ini hanya bentuk bangunan), fungsi bangunan, pengunjung, karakter dan sebaran aktivitas, sistem lalu lintas dan partisipasi penghuni bangunan. Perubahan-perubahan tersebut berhubungan dengan perubahan Jalan Pasar Baru menjadi *pedestrian mall*. Tujuannya agar lebih kontekstual dengan lingkungan *pedestrian mall*.
- Pada kawasan sekitar Jalan Pasar Baru (Jl. Antara, Jl. Pasar Baru Selatan, Jl. Kelinci Raya, Jl. Pintu Air, Jl. Gereja Ayam dan Jl. GKJ) terjadi perubahan-perubahan komponen : rancang

bangunan (dalam hal ini hanya bentuk bangunan), fungsi bangunan, pengunjung, partisipasi penghuni, prasarana dan sistem lalu lintas. Semua perubahan tersebut (kecuali sistem lalu lintas) tidak ada hubungannya dengan perubahan Jalan Pasar Baru menjadi *pedestrian mall*.

Dari hal-hal tersebut diatas, dapat disimpulkan bahwa konsep *pedestrian mall* berpengaruh kuat dan dapat merevitalisasi Jalan Pasar Baru, disisi lain pengaruh tersebut ternyata belum mampu merevitalisasi kawasan sekitarnya. Satu-satunya komponen yang berpengaruh terhadap revitalisasi makro adalah sistem lalu lintas. Hal tersebut mengingat sistem lalu lintas sifatnya makro dan berantai dalam lingkup yang luas sehingga perubahan Jalan Pasar Baru menjadi area pejalan kaki berakibat pula terjadinya limpahan beban dan sirkulasi kendaraan ke kawasan sekitarnya.

Dengan demikian, hipotesa yang dikemukakan dalam tesis ini tidak terbukti, mengingat berdasarkan hasil temuan, konsep *pedestrian mall* ternyata hanya mampu merevitalisasi Jalan Pasar Baru.

Rekomendasi yang dapat dikemukakan adalah semua pihak yang berkepentingan dalam pengembangan kawasan Pasar Baru perlu lebih melibatkan masyarakat melalui proses sosialisasi menyeluruh, peningkatan sarana dan prasarana, pengaturan kembali fungsi-fungsi bangunan agar terjadi kesesuaian aktivitas, redesain *pedestrian mall* Jalan Pasar Baru dengan memperhatikan kemudahan aksesibilitas, memperluas area *pedestrian mall* dengan menambahkan tipe *semi mall* atau *transitways* pada kawasan sekitar Jalan Pasar Baru serta memperhatikan kemudahan akses bagi pejalan kaki yang menyandang cacat fisik.



## ABSTRACT

A place used to be the first place for the development of a city usually becomes the center of the city (down town) later. Nowadays, in addition to commerce and services, offices dominate down town. Government policy in decentralizing commercial and services area aiming at eliminating traffic jams in down town, eliminating the centralization of commercial functions and developing new commercial centers in suburbs results in the decrease of the vitality of the old city center. People's moving from downtown to another healthier place (residential flight) and the removal of capital, traders and businessmen (capital flight) to other commercial and service centers considered to be more advantageous reduce the importance of an old city center.

One of the efforts to revitalize an old city center area whose vitality decrease, as has been done in other countries (especially in USA and Europe), is by implementing the concept of pedestrian mall. The concept of pedestrian mall is also implemented in the area of Pasar Baru (particularly in some parts of Pasar Baru and its surrounding). As the area of the old city center of Jakarta, Pasar Baru's activities decrease, implying that there is also the decrease of visitors and economy. Inhabitants, traders and people around it finally agreed to block Pasar Baru street for traffic and to change it into the area only for pedestrians.

The concept of pedestrian mall with full mall type has been implemented since 1990. With government support, through the planning of building canopy in response to the instruction of the Mayor of Central Jakarta in 1995 and the decision to make Pasar Baru and its surrounding an international shopping center since 2000 (SK Gubernur DKI Jakarta), Pasar Baru street and its surroundings have been revitalized.

The objective of this research is to investigate the concept of pedestrian mall in the revitalization of Pasar Baru street and its surrounding. From the studies of the implementation of the concept of pedestrian mall aiming at revitalizing an area, it is found out that some components found in the area change after the implementation of the concept of pedestrian mall. The components are the designs of buildings (the shape's and the height's of buildings), the function of the buildings, visitors, the characteristics and the range / distribution of activities, facilities, traffic system and the participation of the inhabitants. Those components are the components for the analysis.

Using descriptive method and longitudinal study, the conditions of Pasar Baru and its surroundings before the implementation of the concept of pedestrian mall are compared to the conditions after the implementation of the concept. To analyze cause and effect relationship among the component cross tabulation analysis is used.

From the result of the analysis, the findings of the research are organized from which some conclusions will be made. The findings of the research area :

- At some parts of Pasar Baru street in which the body of street changes into pedestrian mall, some components change : the design of the buildings (in this case, it is shapes of the buildings which change), the functions of the buildings, visitors, the characteristics and the range / distribution of activities, traffic system and the participation of the inhabitants. The changes are resulted from changing Pasar Baru street into a pedestrian mall. They change in order to be more contextual with pedestrian mall's environment.
- At the areas around Pasar Baru street (Jl. Antara, Jl. Pasar Baru Selatan, Jl. Kelinci Raya, Jl. Pintu Air, Jl. Gereja Ayam and Jl. GKJ), some components change : the design of the buildings (in this case it is the shapes of the buildings which change), the function of the buildings, visitors, the participation of the inhabitants, facilities and traffic system. Those

changes, except the traffic system, are not resulted from inhabitants, facilities and traffic system. Those changes, except the traffic system, are not resulted from changing Pasar Baru street into pedestrian mall.

From those facts, it can be concluded that the concept of pedestrian mall strongly influence the revitalization of Pasar Baru street. On the other hand, the revitalization of Pasar Baru street obviously cannot revitalize its surroundings. The only component influencing macro revitalization is the traffic system. It does so since traffic is macro in nature and relates to wide scope so that the changing of Pasar Baru street into the area for pedestrian results in overflowing traffic density and circulation to the areas around it.

The hypothesis proposed in this thesis is therefore not proved since the concept of pedestrian mall is in fact only able to revitalize Pasar Baru street.

It is recommended that those who have interest in improving the area of Pasar Baru should involve the society through the process of complete socialization, the improvement of facilities, the reorganization of the functions of the buildings for the conformity of activities, the redesigning of pedestrian mall at Pasar Baru with a view to ease accessibility, the expansion of the area of pedestrian mall by building semi mall or transitways at the areas around Pasar Baru Street and the consideration of easy access for pedestrian who have physical defects.

## KATA PENGANTAR

Alhamdulillahirabbil'alamiin, penulis panjatkan puji syukur kepada Allah Swt atas segala berkah dan rahmat yang telah diberikan oleh-Nya. Dengan seijin-Nya, tesis ini akhirnya dapat terselesaikan dengan hasil yang baik.

Tesis yang disusun dengan judul **Pengaruh Konsep *Pedestrian Mall* Pada Revitalisasi Jalan Pasar Baru dan Kawasan Sekitarnya di Jakarta** ini, dilatar belakangi oleh ketertarikan penulis akan semakin banyaknya upaya-upaya yang dilakukan oleh berbagai pihak dalam merevitalisasi suatu pusat kota lama yang surut arti pentingnya. Jalan Pasar Baru dan Kawasan Sekitarnya di Jakarta dipilih menjadi lokasi yang diteliti karena disini konsep *pedestrian mall* diterapkan pada Jalan Pasar Baru mulai tahun 1990 dengan tujuan merevitalisasi tempat tersebut serta mengembalikan aktivitas perdagangan dan jasa yang telah menjadi image kawasan tersebut.

Selama melakukan upaya menyelesaikan tesis ini, penulis merasa telah mendapatkan bantuan yang tak terhingga dari berbagai pihak. Oleh karena itu, perkenankanlah penulis menyampaikan ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Ir. Totok Roesmanto, M.Eng selaku Ketua Program Pascasarjana Magister Teknik Arsitektur Universitas Diponegoro.
2. Prof.Ir. Eko Budiardjo, M.Sc, selaku Pembimbing Utama (Mentor) yang telah banyak memberikan wawasan baru, masukan yang sangat berguna serta meminjamkan literatur-literatur mutakhir bagi penyusunan kajian-kajian teoritis.
3. Ir. Nany Yulianti, MSP selaku Pembimbing Pendamping (Co-Mentor) yang telah banyak sekali memberikan masukan-masukan serta memantapkan arah penyusunan tesis ini.
4. Ir. Edy Darmawan, M.Eng, Ir. Ragil Haryanto, MSP, Ir. Parfi Khadiyanto, MSL, selaku penguji pada Sidang Evaluasi 2 dan Sidang Ujian Akhir, yang telah banyak memberikan kritik dan sumbang saran dalam kerangka pikir, proses analisis serta menguatkan temuan-temuan penelitian ini.
5. Buhari din Ie, Ketua Asosiasi Pedagang Ritel Kawasan Pasar Baru dan Sekitarnya di Jakarta Pusat atas informasi, masukan serta bantuan pendampingan selama survey lapangan dan penyebaran kuesioner.
6. Ir. Rai Pratadaja, President PT. Aspac Mitra Consultindo Jakarta atas informasi rencana-rencana pengembangan Kawasan Pasar Baru.
7. Seluruh staf Kelurahan Pasar Baru Kecamatan Sawah Besar Kotamadia Jakarta Pusat, atas data-data lapangan, informasi serta pendampingan selama survey.
8. Seluruh staf Dinas Tata Kota DKI Jakarta, staf Biro Pusat Statistik Jakarta serta staf Perpustakaan Universitas Atmajaya Jakarta atas bantuan informasi data-data statistik serta peta-peta penting.
9. Suamiku tercinta Dodik Pramono, putra-putriku sayang Radityo Afhandisa Putro dan Sekar Putri Prasanti yang selalu memberikan kasih, pengorbanan serta dorongan semangat agar penulis dapat menyelesaikan tesis ini.
10. Bapak (almarhum), Ibu, Papa, Mama dan adik-adikku semuanya yang memberikan inspirasi, bantuan, dorongan semangat serta mendoakan keberhasilan penulis dalam menyelesaikan studi.
11. Teman-temanku yang telah membantu dalam survey lapangan tanpa kenal lelah dan putus asa : Ari Noerwirawan, ST, Rr. Ariyani Y, ST, Arief Heryanto, ST dan Ngesti Yuwono, ST.
12. Keluarga Sutrisno dan keluarga Riwi Indarto, tetangga-tetangga penulis yang memberikan banyak sekali bantuan sehingga tesis ini dapat terselesaikan.

13. Seluruh teman-teman program Magister Teknik Arsitektur Angkatan 1998 terutama Ir. Nurini, Ir. Sri Puji Astuti dan Ir. Dwi Jati Lestari yang selalu memberikan dorongan dan semangat dalam menyelesaikan studi.
14. Mbak Tutik dan mbak Etik, staf administrasi Program Pascasarjana Magister Teknik Arsitektur yang tidak pernah berhenti memberikan dorongan agar penulis segera menyelesaikan tesis ini serta bantuan selama masa perkuliahan dan masa persidangan.

Dan berbagai pihak yang tidak dapat dikemukakan satu persatu, baik yang secara langsung maupun tidak langsung membantu penulis dalam menyelesaikan tesis ini.

Penulis menyadari masih banyak kekurangan dalam penyusunan tesis ini, untuk itu penulis berbesar hati menerima kritik, saran maupun informasi yang bersifat membangun. Selanjutnya penulis berharap temuan-temuan dan rekomendasi-rekomendasi dalam tesis ini bermanfaat terutama dalam pengembangan Kawasan Pasar Baru maupun dalam upaya-upaya revitalisasi kawasan pusat kota lama lainnya.

Semarang, September 2001

*Retno Susanti*

## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL .....	i
HALAMAN PENGESAHAN .....	ii
ABSTRAKSI .....	iii
ABSTRACT .....	v
KATA PENGANTAR .....	vii
DAFTAR ISI .....	ix
DAFTAR DIAGRAM .....	xii
DAFTAR FOTO .....	xiii
DAFTAR GAMBAR .....	xiv
DAFTAR PETA .....	xv
DAFTAR TABEL .....	xvi
 <b>BAB I</b>	
<b>PENDAHULUAN .....</b>	<b>1</b>
1.1. Latar Belakang .....	1
1.2. Permasalahan dan Rumusan Masalah .....	6
1.3. Hipotesis .....	6
1.4. Tujuan, Sasaran dan Manfaat Studi .....	7
1.4.1. Tujuan .....	7
1.4.2. Sasaran .....	7
1.4.3. Manfaat Studi .....	7
1.5. Ruang Lingkup .....	8
1.5.1. Ruang Lingkup Substantif .....	8
1.5.2. Ruang Lingkup Spasial .....	9
1.6. Kerangka Pikir Studi .....	10
1.7. Teknik Analisis .....	14
1.7.1. Analisis Kualitatif .....	14
1.7.1.1. Metode Deskriptif .....	14
1.7.1.2. Studi Longitudinal .....	15
1.7.2. Analisis Kuantitatif .....	16
1.7.2.1. Analisis Penskalaan Model Likert .....	16
1.7.2.2. Analisis Tabulasi Silang (Cross Tabulation) .....	17
1.8. Metode Pendekatan .....	18
1.8.1. Teknik Sampling .....	18
1.8.2. Jumlah Sampel .....	20
1.9. Sistematika Penulisan .....	24
 <b>BAB II</b>	
<b>KAJIAN LITERATUR PEDESTRIAN MALL DAN REVITALISASI</b>	
<b>PUSAT KOTA .....</b>	<b>26</b>
2.1. <i>Pedestrian mall</i> .....	26
2.1.1. Pengertian Pejalan Kaki (Pedestrian) .....	26
2.1.2. Pengertian Jalur Pejalan Kaki ( <i>Pedestrian Ways</i> ) .....	29
2.1.3. Pengertian <i>Mall</i> .....	32
2.1.4. Pengertian <i>Pedestrian mall</i> .....	33
2.1.5. Elemen-elemen Pada <i>Pedestrian mall</i> .....	39
2.1.6. Kebutuhan Ruang Masyarakat Kota dan <i>Pedestrian mall</i> .....	39
2.2. Revitalisasi Pusat Kota .....	41
2.2.1. Pengertian Pusat Kota .....	41
2.2.2. Kebutuhan Merevitalisasi Kawasan Pusat Kota .....	42
2.2.3. Revitalisasi dan Konservasi Kawasan .....	43
2.3. Kasus-kasus Penerapan <i>Pedestrian Mall</i> Untuk Revitalisasi Kawasan .....	47
2.3.1. Dasar Pertimbangan .....	47
2.3.2. Paparan Proses Perkembangan dan Kondisi Setiap Kasus .....	49
2.3.2.1. Oldtown Mall, Baltimore Maryland .....	49
2.3.2.2. Michigan Mall, Battle Creek, Michigan .....	52

2.3.2.3. Main Street Mall, Charlottesville, Virginia .....	56
2.3.2.4. Fulton Mall, Fresno, California .....	59
2.3.2.5. Washington Square, Lansing, Michigan .....	64
2.4. Resume Kajian Literatur .....	67

### BAB III

#### KAJIAN KAWASAN PASAR BARU JAKARTA SEBAGAI WILAYAH PENELITIAN .....

3.1. Tinjauan Historis Kota Jakarta .....	69
3.2. Gambaran Umum Kota Jakarta dan Kebijakan Penataan Ruang .....	75
3.2.1. Kebijakan Penataan Ruang .....	79
3.2.2. Kebijakan Penataan Sektor Perdagangan dan Jasa .....	81
3.3. Gambaran Umum Kotamadia Jakarta Pusat .....	83
3.4. Kondisi Umum Kelurahan Pasar Baru dan Kebijakan Penataan Ruang...	87
3.4.1. Rencana Bagian Wilayah Kota (RBWK) Kecamatan Sawah Besar Kotamadia Jakarta Pusat .....	89
3.4.2. Pasar Baru dan Sekitarnya Sebagai Kawasan Wisata Belanja .....	91
3.5. Kedudukan Pasar Baru Dalam Konstelasi Kota .....	94
3.7.1. Dari Pencapaian .....	94
3.7.2. Terhadap Sentra Primer .....	96
3.7.3. Terhadap Sirkulasi Regional .....	98
3.6. Proses Perkembangan dan Kondisi Eksisting Jalan Pasar Baru .....	100
3.6.1. Sejarah Perkembangan Pasar Baru .....	100
3.6.2. Perubahan Jalan Pasar Baru Menjadi Area Pejalan Kaki (Pedestrian mall) .....	104
3.6.3. Karakter <i>Pedestrian Mall</i> Jalan Pasar Baru .....	106
3.6.4. Bangunan .....	109
3.6.5. Sarana dan Prasarana .....	119
3.6.7. Sektor Informal (Pedagang Kaki Lima) .....	124
3.6.8. Sistem Lalu Lintas ( <i>Traffic System</i> ) .....	127
3.6.9. Pengunjung .....	133
3.7. Kondisi Kawasan Sekitar Jalan Pasar Baru .....	133

### BAB IV

#### ANALISIS PENGARUH KONSEP PEDESTRIAN MALL DI JALAN PASAR BARU DAN KAWASAN SEKITARNYA .....

4.1. Perubahan Rancang Bangunan .....	137
4.1.1. Bentuk Fisik Bangunan .....	137
4.1.2. Ketinggian (Jumlah Lantai) Bangunan .....	139
4.1.3. Korelasi Status Bangunan Dengan Perubahan Fisik Bangunan .....	141
4.1.4. Korelasi Usia Bangunan Dengan Dilakukannya Perubahan Bentuk Bangunan .....	142
4.1.5. Korelasi Ketinggian (Jumlah Lantai) Dengan Perubahan Fungsi Bangunan .....	144
4.2. Perubahan Fungsi Bangunan .....	145
4.2.1. Perbandingan Fungsi Bangunan .....	145
4.2.2. Perubahan Fungsi Bangunan dan Keuntungan Ekonomis .....	147
4.2.3. Korelasi Status Bangunan Dengan Perubahan Fungsi Bangunan .....	149
4.2.4. Korelasi Usia Bangunan Dengan Fungsi Bangunan Sebelum dan Sesudah Tahun 1990 .....	151
4.2.5. Korelasi Fungsi Bangunan Dengan Efektivitas Kegiatan Bongkar Muat Barang .....	153
4.3. Perubahan Pengunjung .....	155
4.3.1. Perbandingan Asal, Tujuan dan Karakter Pengunjung .....	155
4.3.2. Perbandingan Jumlah Pengunjung .....	160
4.3.3. Korelasi Fungsi Bangunan Sebelum dan Sesudah Tahun 1990 Dengan Jumlah Pengunjung .....	161
4.3.4. Korelasi Fungsi Bangunan Dengan Aktivitas Pengunjung .....	162

4.3.5. Korelasi Karakter Pengunjung Dengan Kekhasan Kawasan Pasar Baru .....	163
4.4. Perubahan Karakter dan Sebaran Aktivitas .....	165
4.4.1. Karakter Aktivitas .....	165
4.4.2. Sebaran Aktivitas Pengunjung .....	170
4.4.3. Korelasi Fungsi Bangunan Dengan Aktivitas Yang Mendatangkan Keuntungan .....	171
4.4.4. Korelasi Karakter Pengunjung Dengan Keberadaan Pedagang Kaki Lima .....	172
4.4.5. Korelasi Usia Pengunjung Dengan Aktivitas di <i>Pedestrian Mall</i> .....	173
4.5. Perubahan Sistem Lalu Lintas .....	174
4.5.1. Perbandingan Sistem Lalu Lintas .....	174
4.5.2. Respon Penghuni Bangunan Terhadap Sistem Lalu Lintas .....	175
4.5.3. Respon Pengunjung Terhadap Sistem Lalu Lintas .....	177
4.5.4. Korelasi Karakter Pengunjung Dengan Jenis Transportasi Yang Digunakan .....	179
4.6. Perubahan Sarana dan Prasarana .....	180
4.6.1. Perbandingan Sarana dan Prasarana .....	180
4.6.2. Korelasi Status Bangunan Dengan Penyediaan <i>Street Furniture</i> dan Tata Hijau .....	182
4.6.3. Korelasi Karakter Pengunjung Dengan Kebutuhan Sarana .....	185
4.6.4. Korelasi Karakter Pengunjung Dengan Kebutuhan Prasarana .....	186
4.7. Partisipasi Penghuni Bangunan .....	187
4.7.1. Keterlibatan Dalam Pengembangan Kawasan Pasar Baru .....	187
4.7.2. Korelasi Status Bangunan dengan Partisipasi Yang Dilakukan .....	191
<b>BAB V</b>	
<b>TEMUAN-TEMUAN PENELITIAN</b> .....	192
5.1. Temuan Setiap Komponen Analisis .....	192
5.1.1. Rancang Bangunan .....	192
5.1.2. Fungsi Bangunan .....	193
5.1.3. Pengunjung .....	194
5.1.4. Aktivitas .....	195
5.1.5. Sistem Lalu Lintas .....	196
5.1.6. Sarana dan Prasarana .....	197
5.1.7. Partisipasi Penghuni Bangunan .....	197
5.2. Temuan Komprehensif .....	198
<b>BAB VI</b>	
<b>PENUTUP</b> .....	201
5.1. Kesimpulan .....	201
5.2. Rekomendasi .....	204
<b>DAFTAR PUSTAKA</b>	
<b>LAMPIRAN</b>	

## DAFTAR DIAGRAM

Diagram I-1	Kerangka Pemikiran Studi .....	13
Diagram III-1	Jarak dan Konfigurasi Kawasan Pasar Baru Dengan Fasilitas Pelayanan Umum Utama di DKI Jakarta .....	94
Diagram III-2	Kedudukan Kawasan Pasar Baru Terhadap Sentra-sentra Primer di Jakarta .....	96
Diagram III-3	Kedudukan Kawasan Pasar Baru Terhadap Sirkulasi Regional .....	98



## DAFTAR FOTO

Foto III-1	Suasana <i>Pedestrian Mall</i> Jalan Pasar Baru Pada Siang Hari .....	107
Foto III-2	Suasana <i>Pedestrian Mall</i> Jalan Pasar Baru Pada Malam Hari .....	109
Foto III-3	Bangunan Apotik Kimia Farma .....	116
Foto III-4	Bangunan Toko Kompak .....	117
Foto III-5	Bangunan Toko Djamoë Tjap Portret Njonja Meneer Semarang .....	118
Foto III-6	Pavement Penutup <i>Pedestrian Mall</i> .....	120
Foto III-7	Boks Telepon Umum .....	120
Foto III-8	Prasarana Hydrant .....	121
Foto III-9	Pengelolaan Sampah di <i>Pedestrian Mall</i> .....	121
Foto III-10	Lampu Penerangan Jalan di <i>Pedestrian Mall</i> Jalan Pasar Baru .....	122
Foto III-11	Pos Jaga Keamanan .....	123
Foto III-12	Pohon Palem Putri Sebagai Elemen Lanskap .....	124
Foto III-13	Pedagang Kaki Lima Pada Ujung Utara <i>Pedestrian Mall</i> Jalan Pasar Baru .....	126
Foto III-14	Pedagang Kaki Lima di Lorong-lorong Yang Berpotongan Dengan <i>Pedestrian Mall</i> Jalan Pasar Baru .....	126
Foto III-15	Pedagang Kaki Lima Makanan dan Minuman Yang Bersimbiose Mutualisma Dengan Aktivitas di <i>Pedestrian Mall</i> Jalan Pasar Baru .....	126
Foto III-16	Off Street Parking Gedung Istana Pasar Baru Jalan Pintu Air Raya .....	128
Foto III-17	Off Street Parking Gedung Plasa Metro di Jalan Gereja Ayam .....	128
Foto III-18	Off Street Parking Gedung King Plasa di Pertigaan Jl. Kelinci dan Jl. Pintu Air .....	129
Foto III-19	On Street Parking Jl. Antara .....	129
Foto III-20	Gedung Kantor Pos Besar .....	134
Foto III-21	Gedung Kesenian Jakarta .....	134
Foto III-22	Bangunan Gereja Ayam .....	135
Foto III-23	Bangunan Gedung Antara .....	135

## DAFTAR GAMBAR

Gambar II-1	Proses Perjalanan Pejalan Kaki Penuh .....	27
Gambar II-2	Proses Perjalanan Pejalan Kaki Pemakai Kendaraan Umum .....	27
Gambar II-3	Proses Perjalanan Pejalan Kaki Pemakai Kendaraan Pribadi dan Kendaraan Umum .....	28
Gambar II-4	Proses Perjalanan Pejalan Kaki Pemakai Kendaraan Pribadi Penuh .....	28
Gambar II-5	Suasana Mall Dengan Jenis <i>Full Mall</i> .....	34
Gambar II-6	Suasana Mall Dengan Jenis <i>Transit Mall</i> .....	35
Gambar II-7	Suasana Mall Dengan Jenis <i>Semi Mall</i> .....	36
Gambar II-8	Suasana Pedestrian Mall Jenis <i>Transitways</i> .....	38
Gambar II-9	Suasana Pedestrian Mall Jenis <i>Semi Malls</i> .....	38
Gambar II-10	Suasana Pedestrian Mall Jenis <i>Enclosed Malls</i> .....	38
Gambar II-11	Site Plan Old Town Mall, Baltimore, Maryland .....	51
Gambar II-12	Site Plan Michigan Mall, Battle Creek, Michigan .....	55
Gambar II-13	Site Plan Main Street Mall, Charlottesville, Virginia .....	58
Gambar II-14	Site Plan Fulton Mall, Fresno, California .....	63
Gambar II-15	Site Plan Washington Square, Lansing, Michigan .....	66
Gambar III-1	Lokasi Peninggalan Bersejarah Kerajaan Tarumanegara .....	72
Gambar III-2	Jayakarta Tahun 1618 .....	72
Gambar III-3	Jayakarta Tahun 1619 .....	72
Gambar III-4	Perkembangan Batavia Tahun 1627 .....	73
Gambar III-5	Perkembangan Batavia Tahun 1635 .....	73
Gambar III-6	Perkembangan Batavia Tahun 1650 .....	73
Gambar III-7	Perkembangan Batavia Tahun 1672 .....	73
Gambar III-8	Perkembangan Kota Jakarta Tahun 1619-1985 .....	74
Gambar III-9	Kota Jakarta Abad 20-an .....	74
Gambar III-10	Suasana Jalan Pasar Baru Tahun 1930-an .....	101
Gambar III-11	Jalan Pasar Baru Tempo Doeloe Tahun 1920-an .....	102
Gambar III-12	Sebaran Bangunan Kuno Berarsitektur Belanda di Kawasan Pasar Baru .....	115
Gambar III-13	Kondisi Eksisting Pedestrian Mall Jalan Pasar Baru .....	108
Gambar III-14	Sebaran Pedagang Kaki Lima Pada Wilayah Penelitian .....	125
Gambar III-15	Arah Lalu Lintas Pada Wilayah Penelitian .....	130
Gambar III-16	Lokasi Parkir Pada Wilayah Penelitian .....	131
Gambar III-17	Lokasi Bongkar Muat Barang Pada Wilayah Penelitian .....	132

## DAFTAR PETA

Peta I-1	Wilayah Penelitian .....	12
Peta I-2	Sebaran Responden Pada Wilayah Penelitian .....	23
Peta III-1	Wilayah DKI Jakarta .....	76
Peta III-2	Lokasi Sentra-sentra Primer .....	83
Peta III-3	Wilayah Kotamadya Jakarta Pusat .....	84
Peta III-4	Wilayah Kelurahan Pasar Baru .....	88
Peta III-5	Wilayah Kawasan Wisata Belanja .....	93
Peta III-6	Lokasi Kawasan Pasar Baru Terhadap Fasilitas Pelayanan Umum Utama .....	95
Peta III-7	Lokasi Kawasan Pasar Baru Terhadap Sentra-sentra Primer .....	97
Peta III-8	Lokasi Kawasan Pasar Baru Terhadap Sirkulasi Regional .....	99
Peta VI-1	Rekomendasi Hasil Penelitian Jalan Pasar Baru dan Kawasan Sekitarnya .....	206

## DAFTAR TABEL

Tabel I-1	Penentuan Jumlah Responden Pengunjung <i>Pedestrian mall</i> Jl. Pasar Baru .....	22
Tabel I-2	Distribusi Sebaran dan Jumlah Responden Pada Wilayah Studi .....	22
Tabel II-1	Jenis-jenis <i>Pedestrian Ways</i> dan Pengertiannya .....	30
Tabel II-2	Jenis-jenis Kegiatan Pelestarian dan Tingkat Perubahan .....	45
Tabel II-3	Ringkasan Proses Perkembangan dan Kondisi Oldtown Mall, Baltimore, Maryland .....	50
Tabel II-4	Ringkasan Proses Perkembangan dan Kondisi Michigan Mall, Battle Creek, Michigan .....	54
Tabel II-5	Ringkasan Proses Perkembangan dan Kondisi Main Street Mall, Charlottesville, Virginia .....	57
Tabel II-6	Ringkasan Proses Perkembangan dan Kondisi Fulton Mall, Fresno, California .....	61
Tabel II-7	Ringkasan Proses Perkembangan dan Kondisi Washington Square, Lansing, Michigan .....	65
Tabel III-1	Penggunaan Lahan Kota Jakarta Tahun 1999 .....	75
Tabel III-2	Luas Lahan Kering Menurut Penggunaannya DKI Jakarta Tahun 1999 .....	77
Tabel III-3	Perkembangan Penduduk DKI Jakarta Tahun 1995-1999 .....	78
Tabel III-4	Penyebaran Tempat Kerja Setiap Sektor Menurut Jenis Sentra di DKI Jakarta .....	83
Tabel III-5	Luas Wilayah dan Prosentase Luas Tanah Menurut Penggunaannya Per Kecamatan Di Wilayah Kotamadya Jakarta Pusat Tahun 1999 .....	85
Tabel III-6	Luas Wilayah, Jumlah Penduduk dan Kepadatan Penduduk di Wilayah Kotamadya Jakarta Pusat Tahun 1991, 1995, 1999 .....	85
Tabel III-7	Luas Wilayah dan Prosentase Luas Tanah Menurut Penggunaannya di Kelurahan Pasar Baru Tahun 1999 .....	87
Tabel III-8	Jumlah Penduduk Menurut Jenis Kelamin dan Rasio Jenis Kelamin di Kelurahan Pasar Baru Tahun 1999 .....	87
Tabel III-9	Jumlah Penduduk Yang Melakukan Migrasi Menurut Jenis Kelamin di Kelurahan Pasar Baru Tahun 1999 .....	89
Tabel III-10	Jarak Kawasan Pasar Baru Dengan Fasilitas Pelayanan Umum Utama di DKI Jakarta .....	94
Tabel III-11	Jumlah dan Prosentase Ketinggian Bangunan di Jl. Pasar Baru .....	110
Tabel III-12	Jumlah dan Prosentase Fungsi Bangunan di Jl. Pasar Baru .....	111
Tabel III-13	Nama, Jumlah Lantai dan Fungsi Bangunan di Jl. Pasar Baru .....	112
Tabel III-14	Fungsi Bangunan dan Waktu Berlangsungnya Aktivitas .....	118
Tabel IV-1	Prosentase Bangunan di Jl. Pasar Baru Yang Mengalami Perubahan Fisik .....	137
Tabel IV-2	Bagian Bangunan di Jl. Pasar Baru Yang Mengalami Perubahan Fisik .....	137
Tabel IV-3	Alasan Dilakukannya Perubahan Fisik Pada Bangunan di Jl. Pasar Baru .....	138
Tabel IV-4	Prosentase Bangunan Pada Kawasan Sekitar Jl. Pasar Baru Yang Mengalami Perubahan Fisik .....	138
Tabel IV-5	Bagian Bangunan Pada Kawasan Sekitar Jl. Pasar Baru Yang Mengalami Perubahan Fisik .....	139
Tabel IV-6	Alasan Dilakukannya Perubahan Fisik Pada Bangunan di Kawasan Sekitar Jl. Pasar Baru .....	139
Tabel IV-7	Jumlah dan Prosentase Ketinggian Seluruh Bangunan di Jl. Pasar Baru .....	140
Tabel IV-8	Jumlah dan Prosentase Ketinggian Bangunan di Kawasan Sekitar Jl. Pasar Baru ..	140
Tabel IV-9	Hubungan Status Bangunan Dengan Perubahan Fisik Bangunan di Jl. Pasar Baru .....	141
Tabel IV-10	Hubungan Status Bangunan Dengan Perubahan Fisik Bangunan di Kawasan Sekitar Jl. Pasar Baru .....	142
Tabel IV-11	Hubungan Usia Bangunan Dengan Perubahan Fisik Bangunan di Jl. Pasar Baru ....	143
Tabel IV-12	Hubungan Usia Bangunan Dengan Perubahan Fisik Bangunan di Kawasan Sekitar Jl. Pasar Baru .....	144

Tabel IV-13	Hubungan Jumlah Lantai Bangunan Dengan Perubahan Fungsi Bangunan di Jalan Pasar Baru .....	144
Tabel IV-14	Hubungan Jumlah Lantai Bangunan Dengan Perubahan Fungsi Bangunan di Kawasan Sekitar Jl. Pasar Baru .....	145
Tabel IV-15	Komparasi Fungsi Bangunan di Jl. Pasar Baru Sebelum dan Sesudah Tahun 1990 .....	146
Tabel IV-16	Perbandingan Fungsi Bangunan di Kawasan Sekitar Jl. Pasar Baru Sebelum dan Sesudah Tahun 1990 .....	147
Tabel IV-17	Perubahan Fungsi Bangunan di Jl. Pasar Baru Selama Dihuni .....	147
Tabel IV-18	Alasan Perubahan Fungsi Bangunan di Jl. Pasar Baru .....	148
Tabel IV-19	Keuntungan Ekonomis Setelah Dilakukan Perubahan Fungsi Bangunan di Jalan Pasar Baru .....	148
Tabel IV-20	Perubahan Fungsi Bangunan di Kawasan Sekitar Jl. Pasar Baru Selama Dihuni .....	148
Tabel IV-21	Alasan Perubahan Fungsi Bangunan di Kawasan Sekitar Jl. Pasar Baru .....	149
Tabel IV-22	Keuntungan Ekonomis Setelah Dilakukan Perubahan Fungsi Bangunan di Kawasan Jalan Sekitar Pasar Baru .....	149
Tabel IV-23	Hubungan Status Bangunan Dengan Perubahan Fungsi Bangunan di Jalan Pasar Baru .....	150
Tabel IV-24	Hubungan Status Bangunan Dengan Perubahan Fungsi Bangunan di Kawasan Sekitar Jalan Pasar Baru .....	150
Tabel IV-25	Hubungan Usia Bangunan Dengan Fungsi Bangunan di Jl. Pasar Baru Sebelum dan Sesudah Tahun 1990 .....	152
Tabel IV-26	Hubungan Usia Bangunan Dengan Fungsi Bangunan di Kawasan Sekitar Jl. Pasar Baru Sebelum dan Sesudah Tahun 1990 .....	153
Tabel IV-27	Hubungan Fungsi Bangunan Dengan Efektivitas Kegiatan Bongkar Muat Barang di Jl. Pasar Baru .....	154
Tabel IV-28	Hubungan Fungsi Bangunan Dengan Efektivitas Kegiatan Bongkar Muat Barang di Kawasan Sekitar Jl. Pasar Baru .....	154
Tabel IV-29	Perbandingan Asal Pengunjung Yang Datang Ke Jl. Pasar Baru Sebelum dan Sesudah Menjadi <i>Pedestrian mall</i> .....	155
Tabel IV-30	Perbandingan Jenis Kelamin Pengunjung Yang Datang Ke Jl. Pasar Baru Sebelum dan Sesudah Menjadi <i>Pedestrian mall</i> .....	156
Tabel IV-31	Perbandingan Kelompok Umur Pengunjung Yang Datang Ke Jl. Pasar Baru Sebelum dan Sesudah Menjadi <i>Pedestrian mall</i> .....	156
Tabel IV-32	Perbandingan Aktivitas Pengunjung Di Dalam Bangunan Jl. Pasar Baru Sebelum dan Sesudah Menjadi <i>Pedestrian mall</i> .....	157
Tabel IV-33	Perbandingan Asal Pengunjung Yang Datang Ke Kawasan Sekitar Jl. Pasar Baru Sebelum dan Sesudah Tahun 1990 .....	158
Tabel IV-34	Perbandingan Jenis Kelamin Pengunjung Yang Datang Ke Kawasan Sekitar Jl. Pasar Baru Sebelum dan Sesudah Tahun 1990 .....	159
Tabel IV-35	Perbandingan Kelompok Umur Pengunjung Yang Datang Ke Kawasan Sekitar Jl. Pasar Baru Sebelum dan Sesudah Tahun 1990 .....	159
Tabel IV-36	Perbandingan Aktivitas Pengunjung Di Dalam Bangunan Kawasan Sekitar Jl. Pasar Baru Sebelum dan Sesudah Tahun 1990 .....	159
Tabel IV-37	Perbandingan Jumlah Pengunjung Di Jl. Pasar Baru Sebelum dan Sesudah Tahun 1990 .....	160
Tabel IV-38	Perbandingan Jumlah Pengunjung Di Kawasan Sekitar Jl. Pasar Baru Sebelum dan Sesudah Tahun 1990 .....	161
Tabel IV-39	Korelasi Fungsi Bangunan Sebelum dan Sesudah Tahun 1990 Dengan Jumlah Pengunjung Di Jl. Pasar Baru dan Kawasan Sekitarnya .....	162
Tabel IV-40	Korelasi Fungsi Bangunan Sebelum dan Sesudah Tahun 1990 Dengan Aktivitas Pengunjung Di Jalan Pasar Baru dan Kawasan Sekitarnya .....	163
Tabel IV-41	Korelasi Karakter Pengunjung dengan Kekhasan Kawasan Pasar Baru .....	164
Tabel IV-42	Perubahan Aktivitas Di Sekitar Bangunan dan Jalan Pasar Baru Setelah Menjadi <i>Pedestrian mall</i> .....	166

Tabel IV-43	Variasi Aktivitas Di Sekitar bangunan dan Jalan Pasar Baru Setelah Menjadi <i>Pedestrian mall</i> .....	166
Tabel IV-44	Perubahan Jumlah PKL Di Jl. Pasar Baru Setelah Menjadi <i>Pedestrian mall</i> .....	167
Tabel IV-45	Keuntungan Ekonomi Dari Aktivitas Yang Berlangsung Di Sekitar Bangunan Di Jl. Pasar baru .....	167
Tabel IV-46	Rentang Waktu Berkunjung ke Jl. Pasar Baru Setelah Menjadi <i>Pedestrian mall</i> .....	167
Tabel IV-47	Perubahan Aktivitas Di Kawasan Sekitar Jl. Pasar Baru.....	169
Tabel IV-48	Variasi Aktivitas Di Kawasan Sekitar Jl. Pasar Baru.....	169
Tabel IV-49	Perubahan Jumlah PKL Di Kawasan Sekitar Jl. Pasar Baru .....	169
Tabel IV-50	Keuntungan Ekonomis dan Aktivitas Yang Berlangsung di Sekitar Jl. Pasar Baru ..	169
Tabel IV-51	Rentang Waktu Berkunjung Ke Kawasan Sekitar Jl. Pasar Baru .....	170
Tabel IV-52	Sebaran Aktivitas Pengunjung Dari Jl. Pasar Baru Ke Kawasan Sekitarnya .....	170
Tabel IV-53	Alasan Tidak Melakukan Pergerakan Ke Kawasan Sekitar Jl. Pasar Baru .....	171
Tabel IV-54	Korelasi Fungsi Bangunan Dengan Keuntungan Aktivitas .....	171
Tabel IV-55	Korelasi Karakter Pengunjung Dengan Keberadaan Pedagang Kaki Lima .....	173
Tabel IV-56	Korelasi Usia Pengunjung Dengan Aktivitas di <i>Pedestrian mall</i> .....	174
Tabel IV-57	Perubahan Arah dan Jalur Kendaraan di Jl. Pasar Baru dan Sekitarnya Sebelum Dan Sesudah Tahun 1990 .....	174
Tabel IV-58	Respon Penghuni Bangunan Terhadap Pembagian Jalur dan Arah Lalu Lintas Di Kawasan Pasar Baru .....	175
Tabel IV-59	Respon Penghuni Bangunan Terhadap Angkutan Umum Di Kawasan Pasar Baru ..	176
Tabel IV-60	Respon Penghuni Bangunan Di Kawasan Pasar Baru Terhadap Sistem Parkir dan Bongkar Muat Barang .....	177
Tabel IV-61	Jenis Transportasi Yang Dipergunakan Pengunjung Menuju Kawasan Pasar Baru ..	177
Tabel IV-62	Respon Pengunjung Terhadap Jalur Pemberhentian Angkutan Umum Ke dan Dari Jl. Pasar Baru.....	178
Tabel IV-63	Respon Pengunjung Terhadap Jarak Tempat Parkir Ke dan Dari Jl. Pasar Baru .....	178
Tabel IV-64	Korelasi Karakter Pengunjung Dengan Jenis Transportasi .....	180
Tabel IV-65	Perubahan Sarana di Jl. Pasar Baru Sebelum dan Sesudah Menjadi <i>Pedestrian mall</i> .....	181
Tabel IV-66	Perubahan Sarana Di Kawasan Sekitar Jl. Pasar Baru Sebelum dan Sesudah Menjadi <i>Pedestrian mall</i> .....	182
Tabel IV-67	Korelasi Status Bangunan Dengan Penyediaan <i>Street Furniture</i> dan Tata Hijau Yang Memadai di Jl. Pasar Baru .....	183
Tabel IV-68	Korelasi Status Bangunan Dengan Penyediaan <i>Street Furniture</i> dan Tata Hijau Yang Memadai Di Kawasan Sekitar Jl. Pasar Baru .....	184
Tabel IV-69	Korelasi Karakter Pengunjung Dengan Kebutuhan Sarana.....	185
Tabel IV-70	Korelasi Karakter Pengunjung Dengan Kebutuhan Prasarana .....	186
Tabel IV-71	Keterlibatan Penghuni Bangunan di Jl. Pasar Baru Dalam Pengembangan Kawasan.....	188
Tabel IV-72	Jenis Partisipasi Penghuni Bangunan di Jl. Pasar Baru Dalam Pengembangan Kawasan.....	188
Tabel IV-73	Partisipasi Penghuni Bangunan Jl. Pasar Baru Dan Keuntungan Ekonomis Yang Didapat.....	188
Tabel IV-74	Keterlibatan Penghuni Bangunan di Kawasan Sekitar Pasar Baru Dalam Pengembangan Kawasan .....	189
Tabel IV-75	Jenis Partisipasi Penghuni Bangunan di Kawasan Sekitar Jl. Pasar Baru Dalam Pengembangan Kawasan .....	189
Tabel IV-76	Partisipasi Penghuni Bangunan Di Kawasan Sekitar Pasar Baru dan Keuntungan Ekonomi Yang Didapat .....	189
Tabel IV-77	Penentuan Nilai Skala Dengan Deviasi Normal Bagi Penghuni Bangunan di Jalan Pasar Baru .....	190
Tabel IV-78	Menentukan Nilai Skala Dengan Deviasi Normal Penghuni Bangunan di Kawasan Sekitar Jalan Pasar Baru .....	190
Tabel IV-79	Korelasi Status Bangunan Dengan Partisipasi Yang Dilakukan Penghuni Bangunan .....	191

Tabel V-1	Temuan Perubahan Rancang Bangunan .....	192
Tabel V-2	Temuan Korelasi Rancang Bangunan Dengan Variabel Lain .....	192
Tabel V-3	Temuan Perubahan Fungsi Bangunan .....	193
Tabel V-4	Temuan Korelasi Fungsi Bangunan Dengan Variabel Lain .....	193
Tabel V-5	Temuan Perubahan Pengunjung .....	194
Tabel V-6	Temuan Korelasi Pengunjung Dengan Variabel Lain .....	194
Tabel V-7	Temuan Perubahan Aktivitas .....	195
Tabel V-8	Temuan Korelasi Aktivitas Dengan Variabel Lain .....	195
Tabel V-9	Temuan Perubahan Sistem Lalu Lintas .....	196
Tabel V-10	Temuan Korelasi Sistem Lalu Lintas Dengan Variabel lain .....	196
Tabel V-11	Temuan Perubahan Sarana Dan Prasarana .....	197
Tabel V-12	Temuan Korelasi Sarana Dan Prasarana Dengan Variabel Lain .....	197
Tabel V-13	Temuan Perubahan Partisipasi Penghuni Bangunan .....	197
Tabel V-14	Temuan Korelasi Partisipasi Penghuni Bangunan Dengan Variabel Lain .....	198

## BAB I PENDAHULUAN

### 1.1. Latar Belakang

Pada dasarnya kota merupakan hasil bentukan fisik (*physical spatial entity*) yaitu kumpulan elemen-elemen kota dalam skala besar yang tumbuh dan berkembang terakumulasi dari waktu ke waktu membentuk kesatuan fungsi dan bentuk yang dinamik. Definisi-definisi klasik mengenai kota seperti yang dikemukakan oleh Zahnd, 1999, sebagai berikut : sebuah kota adalah suatu permukiman yang relatif besar, padat dan permanen, terdiri dari kelompok individu-individu yang heterogen dari segi sosial. Fungsi perkotaan minimum yang diperinci, meliputi sebuah pasar, sebuah pusat administratif atau pemerintahan, sebuah pusat militer, sebuah pusat keagamaan atau sebuah pusat aktivitas intelektual bersama dengan kelembagaan yang sama.

Dalam buku yang sama, Zahnd mengutip Amos Rapoport, bahwa definisi kota perlu diarahkan ke suatu pemahaman yang baik mengenai *urbanisme* sesuai dengan tuntutan modernitas suatu kota. Definisi baru suatu kota adalah sebagai berikut : sebuah permukiman dapat dirumuskan sebagai sebuah kota bukan dari segi ciri-ciri morfologis tertentu, atau bahkan kumpulan ciri-cirinya, melainkan dari segi suatu fungsi khusus yaitu menyusun sebuah wilayah dan menciptakan ruang-ruang efektif melalui pengorganisasian sebuah daerah pedalaman yang lebih besar berdasarkan hirarki-hirarki tertentu.

Setiap kota mengalami tahap perkembangan dan pembentukannya secara spesifik sesuai dengan karakter alamiah, iklim, masyarakatnya dan kondisi sosial budaya yang berlaku pada tempat tersebut. Keberadaan suatu kota tidak terwujud sekaligus, akan tetapi merupakan rangkaian proses yang sangat panjang. Dinamika perubahan suatu kota perlu diperhatikan karena wujud suatu kota tidak hanya dari tiga dimensi saja, tetapi dimensi "waktu" juga menjadi unsur yang sangat mempengaruhi kehidupan kota (Zahnd, 1999).



Berdasarkan sisi historisnya, dinamika kota sangat dipengaruhi oleh perkembangan masyarakatnya dan demikian pula sebaliknya. Dengan demikian perkembangan masyarakat terungkap dalam perkembangan kota. Setiap bagian kota akan memiliki aktivitas yang terjadi karena dilakukan oleh masyarakatnya. Aktivitas-aktivitas tersebut saling berpengaruh dan secara timbal balik menciptakan fungsi suatu bangunan maupun suatu tempat. Perkembangan suatu *pusat kota* sangat dipengaruhi oleh kondisi politik, ekonomi, sosial dan budaya masyarakat kota tersebut pada suatu rentang waktu. Kota bukan sesuatu yang bersifat statis karena memiliki hubungan erat dengan kehidupan pelakunya yang dilaksanakan dalam dimensi keempat, yaitu waktu.

Sejak jaman purbakala, kota tidak bisa melepaskan diri dari adanya pusat kegiatan komersial. Suatu permukiman *urban* dibentuk oleh struktur-struktur yang tetap, yaitu pusat perdagangan, pusat pemerintahan dan pusat peribadatan. Dengan sentra-sentra semacam ini organisasi sosial permukiman akan berkembang. Perpindahan sentra-sentra tersebut diatas, kecuali sentra perdagangan, tidak akan mengubah permukiman *urban* secara drastis. Bisa jadi sentra perdagangan yang permanen justru adalah struktur utama yang dapat mendorong perubahan struktur dan besarnya permukiman. Pusat perdagangan yang berperan penting bagi terbangunnya struktur permukiman kota / *urban* adalah tempat melayani kebutuhan bahan-bahan makanan maupun perlengkapan kehidupan sehari-hari.

*Pusat kota* merupakan tempat yang sangat jelas terlihat hubungan erat antara aktivitas dan fungsi suatu tempat. Pada pusat kota yang "sehat" kegiatannya ditandai dengan aktivitas berbelanja, adanya tempat makan, cuci mata, bersantai, kegiatan orang yang lalu-lalang pergi dan pulang bekerja. (Shirvani, 1985).

Seiring dengan perkembangan waktu dan perkembangan skala kota, tumbuh pusat-pusat kota yang baru. Sementara pusat kota yang lama, yang terletak pada pusat perkembangan awal suatu kota mengalami berbagai permasalahan, antara lain : kemacetan lalu lintas, usia bangunan yang mulai menua, infrastruktur yang tidak memadai lagi, perubahan fungsi bangunan, pergeseran aktivitas yang terjadi dan lain sebagainya. Semakin lama,

permasalahan yang terjadi di pusat kota semula, semakin bertumpuk, sementara perhatian dan kegiatan masyarakat kota telah beralih ke sub pusat kota – sub pusat kota yang baru. Dengan kata lain telah terjadi penurunan *vitalitas* pada kawasan pusat kota lama. Ironisnya justru pada pusat kota lama tersebut terletak artefak bersejarah yang merekam perkembangan kota dari waktu ke waktu. Artefak kota berupa arsitektur bangunan dan kehidupan sosial budaya masyarakat telah mengalami penurunan kualitas maupun kuantitasnya

Perkembangan kota yang semakin melebar secara *horisontal*, *vertikal* dan *interstisial* menyebabkan pusat kota makin surut peranannya. Pusat perdagangan yang terletak di pusat kota lama mengalami hal yang sama. Hal tersebut antara lain disebabkan karena sulitnya pencapaian mengingat intensitas *traffic* yang sangat tinggi di pusat kota, kesulitan mencapai area parkir, mahal nya nilai lokasi dan lain sebagainya. Selain itu terjadi kecenderungan *desentralisasi* perdagangan, produksi dan pelayanan. Tumbuhnya pusat-pusat kota baru lainnya ikut menyebabkan pusat perdagangan di pusat kota lama menurun *vitalitas*nya. Keadaan diperburuk dengan ikut berpindahnya penduduk (*residential flight*) ke lokasi yang lebih sehat dan murah dan berpindahnya modal (*capital flight*) karena mencari nilai lahan yang lebih rendah tetapi menghasilkan keuntungan yang lebih tinggi. Di Eropa dan Amerika, tercipta citra pusat kota lama adalah sebagai museum dan menjadi pusat kunjungan turis.

Untuk mengembalikan *vitalitas* pusat kota khususnya sentra perdagangannya, walaupun peranannya tidak dapat lagi sepenting masa sebelumnya antara lain dapat dilakukan dengan *pedestrianisasi*. Penerapan *pedestrianisasi* kemudian dikenal dengan *pedestrian mall* diketahui dapat meningkatkan perdagangan *retail*. Sedangkan menurut Budihardjo, 1997, *revitalisasi* kawasan dengan cara *pedestrianisasi* dapat mendatangkan manfaat antara lain : bangunan-bangunan kuno bernilai sejarah dapat lebih dinikmati dengan santai oleh warga kota maupun wisatawan, gangguan *traffic* terhadap bangunan kuno seperti getaran, asap, suara, debu, bau dapat dikurangi serta menimbulkan peluang lebih luas untuk merencanakan pola tata hijau.

Disisi lain terancamnya kedaulatan pejalan kaki di ruang terbuka umum merupakan gejala *defisiensi* budaya bangunan di Indonesia. Membicarakan budaya bangunan, maka masyarakat harus dapat menikmati ruang yang terbentuk oleh struktur-struktur bangunan bahkan memperoleh kenyamanan pandangan dan interaksi sosial yang terjadi pada ruang yang terdefinisi.

Paradigma yang saat ini berlaku dalam "*urban design*" (perancangan kota) untuk menangani pusat kota lama yang mengalami penurunan vitalitas adalah mengembalikan esensi pentingnya pusat kota tersebut dengan upaya *revitalisasi* melalui *preservasi* kawasan. *Revitalisasi* kawasan berarti menghidupkan kembali suasana lingkungan agar tidak semakin pudar (Budihardjo, 1997). Sedangkan *preservasi* kawasan tidak mengacu semata-mata pada kepentingan tempat dan struktur sejarah akan tetapi dari sudut pandang yang lebih luas, juga berarti memperhatikan semua tempat dan struktur eksisting, baik yang bersifat sementara maupun menetap.

Elemen yang dikenakan *preservasi* adalah segala macam bentuk, sepanjang mereka memiliki arti penting dari segi ekonomi dan budaya (Shirvani, 1985). Di Amerika Serikat, mulai awal tahun 70-an *preservasi* kawasan bersejarah dan penetapan *adaptive re-use* pada bangunan-bangunan tua menjadi kekuatan politis yang semakin lama semakin kuat (Barnett, 1982).

Kawasan Pasar Baru Jakarta merupakan kawasan yang pernah mengalami penurunan aktivitas dan utilitas karena terjadi perubahan fungsi-fungsi bangunan setelah ditinggalkan pemiliknya. Fungsi baru yang kemudian terjadi disana tidak dapat mengembalikan suasana kawasan seperti semula karena kurang memiliki daya tarik yang kuat. Selain itu sektor sarana dan prasarana kurang diperhatikan.

Pasar Baru sebelumnya merupakan area perdagangan dan jasa yang legendaris. Untuk mengembalikan arti penting dan suasana kawasan dilakukan berbagai upaya. Salah satunya adalah dengan menarik pengunjung agar datang ke Pasar Baru. Disini perilaku manusia dimanfaatkan untuk dapat menghidupkan kawasan. Pasar Baru yang sebelumnya

merupakan potensi perdagangan dan jasa semakin didorong untuk berkembang, selain artefak historis yang ada di dalamnya tetap terjaga meskipun mendapat perlakuan *adaptive re-use*. Untuk dapat menarik pengunjung harus dibuat tempat yang nyaman dimana pengunjung dapat melakukan aktivitasnya dan bersosialisasi dengan lingkungannya.

Penurunan kualitas aktivitas, kualitas ruang, bangunan dan lingkungan di kawasan Pasar Baru yang merupakan bagian dari pusat kota lama yang terjadi mulai tahun 1980 an kemudian direduksi dengan penerapan konsep *Pedestrian Mall* dengan jenis *Full Mall* pada tahun 1990 oleh masyarakat dan Pemerintah Kota setempat. Setelah penerapan konsep tersebut ternyata merangsang kembalinya aktivitas yang pernah ada, bahkan diikuti oleh bertambahnya aktivitas ikutan yang tumbuh kemudian. Letak Pasar Baru yang strategis serta pamornya yang fenomenal, sangat menarik untuk dikaji mulai dari perkembangannya, pasang surut aktivitas dan perwujudan fisik yang terjadi pada kawasan tersebut serta upaya-upaya yang dilaksanakan disana.

Di Amerika Serikat, penerapan konsep *pedestrian mall* telah dilakukan dengan berbagai tujuan dan kepentingan. Salah satunya adalah untuk *merevitalisasi* kawasan. Kondisi sosial dan budaya di negara-negara Barat memungkinkan tujuan *revitalisasi* kawasan dengan menerapkan konsep *pedestrian mall* berlangsung dengan baik. Kondisi sosial, budaya dan ekonomi masyarakat Indonesia serta iklim yang berbeda menyebabkan penerapan konsep *pedestrian mall* untuk *merevitalisasi* suatu kawasan perlu dikaji.

Untuk selanjutnya peneliti memandang penting untuk menguji pengaruh penerapan konsep *pedestrian mall* pada *revitalisasi* kawasan pusat kota. Mengingat teori-teori mengenai *pedestrian mall* masih terus berkembang, maka sebagai alat bantu uji dipergunakan studi literatur kasus-kasus penerapan konsep *pedestrian mall* serupa yang ditujukan untuk upaya *revitalisasi* kawasan. Diharapkan nantinya hasil temuan-temuan tersebut merupakan sumbangan yang signifikan dalam menerapkan konsep *pedestrian mall*, khususnya di Indonesia yang sedang berupaya untuk menyelamatkan warisan sejarah arsitektur masa lalu yang banyak terletak di pusat kota lama.

## 1.2 . Permasalahan dan Rumusan Masalah

Dari latar belakang studi, dapat diidentifikasi beberapa perumusan guna mengarahkan pada inti permasalahan yang akan diteliti, yaitu :

1. Perkembangan suatu kota akan sangat berpengaruh terhadap nilai pentingnya suatu sentra perdagangan yang sebelumnya merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari suatu pusat kota. Tumbuhnya pusat-pusat aktivitas dan pusat perdagangan baru menyebabkan sentra perdagangan lama kehilangan daya tarik dan daya urgensinya.
2. Pada pusat kota lama dengan demikian berarti pula pada sentra perdagangan lama terdapat *urban artefact* yang memiliki rekaman sejarah dan nilai historis yang sangat tinggi. Hilangnya *vitalitas* pada kawasan pusat kota lama, merupakan ancaman dari kelangsungan bukti fisik sejarah kota.
3. Penerapan konsep *pedestrian mall* pada Jalan Pasar Baru yang mengutamakan kepentingan pejalan kaki dan menyediakan ruang-ruang perdagangan, telah mengakibatkan terjadinya perubahan komponen-komponen kawasan Pasar Baru.

Dari permasalahan-permasalahan tersebut diatas muncul perumusan yang menjadi pertanyaan pokok penelitian yaitu :

1. Perubahan apa yang terjadi pada Jalan Pasar Baru setelah menjadi *pedestrian mall* ?
2. Perubahan apa yang terjadi pada kawasan sekitar Jalan Pasar Baru, setelah Jalan Pasar Baru menjadi *pedestrian mall* ?

## 1.3. Hipotesis

Dengan melihat fenomena perubahan suatu penggal jalan di daerah perdagangan dan jasa yang menurun aktivitas perdagangan dan jasanya, menjadi area pejalan kaki yang menarik pengunjung, tentunya akan terjadi perubahan-perubahan pada komponen kawasan. Konsep *pedestrian mall* akan menjadi stimulan bagi peningkatan kinerja kawasan disekitarnya. Selanjutnya konsep ini akan meningkatkan vitalitas pada penggal

jalan yang berubah menjadi *pedestrian mall*, serta pengaruhnya akan menyebar ke sekelilingnya sehingga dapat merevitalisasi kawasan sekitarnya.

Penelitian ini akan membuktikan apakah hipotesis yang telah disusun ini diterima atau ditolak. Hipotesis  $H_0$  diterima artinya tidak terbukti pengaruh konsep *pedestrian mall* pada revitalisasi Jalan Pasar Baru dan kawasan sekitarnya. Sedangkan apabila hipotesis  $H_0$  ditolak (berarti  $H_1$  diterima) artinya pengaruh konsep *pedestrian mall* pada revitalisasi Jalan Pasar Baru dan kawasan sekitarnya terbukti.

#### 1.4. Tujuan, Sasaran dan Manfaat Studi

##### 1.4.1. Tujuan

Studi ini bertujuan untuk mengkaji adanya pengaruh konsep *pedestrian mall* dalam merevitalisasi Jalan Pasar Baru dan kawasan sekitarnya, dengan melihat perubahan-perubahan yang terjadi pada komponen-komponen kawasan.

##### 1.4.2. Sasaran

Sasaran yang hendak dicapai penelitian ini dikelompokkan menjadi dua bagian, yaitu :

- Kajian *pedestrian mall* sebagai faktor yang mempengaruhi.
- Kajian Jalan Pasar Baru dan kawasan sekitarnya di Jakarta sebagai faktor yang dipengaruhi, berisi :
  - Identifikasi Jalan Pasar Baru dan kawasan sekitarnya sebelum Jalan Pasar Baru menjadi *pedestrian mall*.
  - Menganalisis perubahan-perubahan yang terjadi di sepanjang koridor Jalan Pasar Baru setelah menjadi *pedestrian mall*.
  - Menganalisis perubahan-perubahan yang terjadi pada kawasan sekitar Jalan Pasar Baru, setelah Jalan Pasar Baru menjadi *pedestrian mall*.

### 1.4.3. Manfaat Studi

Diharapkan dari hasil penelitian dengan studi kasus Jalan Pasar Baru dan sekitarnya di Jakarta ini akan :

1. Memberikan kontribusi dan rekomendasi bagi pengambil keputusan mengenai kebijakan pengaturan fisik ruang, termasuk penerapan suatu fungsi-fungsi baru pada suatu kawasan pusat kota, khususnya pusat kota lama.
2. Sebagai pengujian dasar hasil penelitian lapangan (empirik), guna membuka telaah pengembangan ilmu pengetahuan di bidang arsitektur dan perkotaan.
3. Untuk dilanjutkan dengan studi secara terus-menerus dan mendalam (*in depth study*) terhadap penerapan suatu konsep *urban design* yang dapat memberikan hasil nyata dalam terwujudnya ruang perkotaan yang ditujukan untuk kepentingan publik.

### 1.5. Ruang Lingkup

Ruang lingkup pembahasan studi ini dibatasi pada ruang lingkup substantif (materi) dan ruang lingkup spasial (wilayah).

#### 1.5.1. Ruang Lingkup Substantif

Berdasarkan sasaran yang tertuang dalam studi ini, maka materi yang akan dibahas adalah :

- Komponen yang berubah disepanjang koridor Jalan Pasar Baru setelah menjadi *pedestrian mall*.
- Komponen yang berubah pada kawasan sekitar Jalan Pasar Baru setelah Jalan Pasar Baru menjadi *pedestrian mall*.

Penentuan komponen-komponen yang mengalami perubahan tersebut berdasarkan pada hasil kajian studi kasus-kasus penerapan *pedestrian mall* di luar negeri yang bertujuan untuk merevitalisasi kawasan pusat kota. Termasuk pula didalamnya akibat yang ditimbulkan oleh aktivitas yang berlangsung tersebut. Sedangkan wilayah terpengaruh

yang dimaksudkan disini adalah sepanjang penggal Jalan Pasar Baru dan kawasan sekitar *pedestrian mall* Jalan Pasar Baru. Parameter luasan menggunakan indikator koridor jalan disekitar *pedestrian mall* Jalan Pasar Baru.

### 1.5.2. Ruang Lingkup Spasial

Proses penentuan wilayah studi didasarkan pada pertimbangan yaitu *core area* berupa *pedestrian mall* adalah sepanjang koridor Jalan Pasar Baru. Sedangkan wilayah kawasan sekitar *pedestrian mall* Jalan Pasar Baru adalah :

- Jalan Antara
- Jalan Pasar Baru Selatan
- Jalan Gedung Kesenian Jakarta
- Jalan Pintu Air
- Jalan Kelinci
- Jalan Gereja Ayam

Secara administratif, *pedestrian mall* Jalan Pasar Baru dan sekitarnya termasuk dalam wilayah Kelurahan Pasar Baru, Kecamatan Sawah Besar, Kotamadia Jakarta Pusat. Disisi lain sebagian kawasan Pasar Baru akan dikembangkan menjadi kawasan wisata belanja bertaraf internasional berdasarkan Keputusan Gubernur Propinsi DKI Jakarta No. 3048/2000 tanggal 18 Oktober 2000, yaitu meliputi Jalan Pasar Baru, Jalan Antara, Jalan Pasar Baru Selatan, Jalan Gedung Kesenian Jakarta, Jalan Pintu Air, Jalan Kelinci dan Jalan Gereja Ayam (Lihat Peta I -1). Oleh karena itu batasan untuk menentukan wilayah sekitar Jalan Pasar Baru yang ikut terpengaruh oleh *pedestrian mall* Jalan Pasar Baru adalah pada jalan-jalan tersebut. Nama-nama jalan dalam Surat Keputusan Gubernur tersebut merupakan wilayah yang terkena langsung dampak pengembangan yang diterapkan pada kawasan Pasar Baru. Wilayah tersebut merupakan wilayah pengembangan inti sehingga penelitian ruang lingkup spasial penelitian ini menyesuaikan dengan kondisi kontekstual di lapangan pada saat ini.



Wilayah spasial makro penelitian ini diorientasikan terutama pada koridor jalan yang ditetapkan menjadi bagian kawasan wisata belanja. Sedangkan untuk wilayah spasial mikro, penelitian menggunakan koridor *pedestrian mall* Jalan Pasar Baru sebagai *core area*. *Core area* disini dimaksudkan adalah area yang menjadi *generator* vitalitas kawasan. *Generator area* diharapkan dapat merevitalisasi kawasan sekitarnya melalui pengaruh yang ditimbulkannya.

### 1.6. Kerangka Pikir Studi

Awal pemikiran studi ini adalah adanya penggal Jalan Pasar Baru yang diubah fungsinya menjadi *pedestrian mall* dan kembalinya intensitas aktivitas perdagangan dan jasa pada tempat tersebut yang sebelumnya sempat mengalami penurunan yang cukup signifikan. Secara spasial mikro, perubahan Jalan Pasar Baru menjadi *pedestrian mall* telah merevitalisasi koridor jalan tersebut. Dengan jelas terlihat peningkatan elemen-elemen fisik dan lingkungannya. Pada sisi lain, kawasan disekitar Jalan Pasar Baru juga mengalami peningkatan vitalitas yang cukup berarti. Hal tersebut menimbulkan pemikiran, apakah peningkatan vitalitas tersebut akibat pengaruh konsep *pedestrian mall* Jalan Pasar Baru atau karena kekuatan bagian kawasan itu sendiri. Apabila benar terbukti peningkatan tersebut karena pengaruh *pedestrian mall* Jalan Pasar Baru, maka akan diketahui pula elemen-elemen apa saja yang terpengaruh dan mengalami perubahan.

Dengan ditetapkannya kawasan Pasar Baru pada tahun 2000 menjadi kawasan wisata belanja bertaraf internasional maka patut didorong upaya-upaya pengembangan kawasan ini agar dapat semakin menarik minat pengunjung untuk datang dan berwisata belanja. Oleh karenanya studi ini dianggap penting jika dikaitkan dengan akan diajukannya rekomendasi pengembangan kawasan Pasar Baru, yang selanjutnya diharapkan akan mampu memberikan gambaran mengenai hasil yang dapat diberikan oleh suatu *pedestrian mall* untuk merevitalisasi kawasan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada bagan kerangka pemikiran pada Diagram I –1. Alur pemikiran ini secara umum dibagi menjadi 4 tahap, yaitu :

Tahap I, merupakan tahap paling awal yang berisi :

- Fenomena awal perkembangan kota dan penurunan arti penting suatu pusat kota.
- Tinjauan kawasan Pasar Baru sebagai Distrik Perdagangan dan Jasa.
- Tinjauan mengenai menurunnya vitalitas kawasan Pasar Baru
- Tinjauan mengenai upaya-upaya merevitalisasi suatu kawasan.
- Tinjauan mengenai perubahan Jalan Pasar Baru menjadi *pedestrian mall*.
- Tinjauan Keputusan Gubernur Propinsi DKI Jakarta No. 3048/2000.

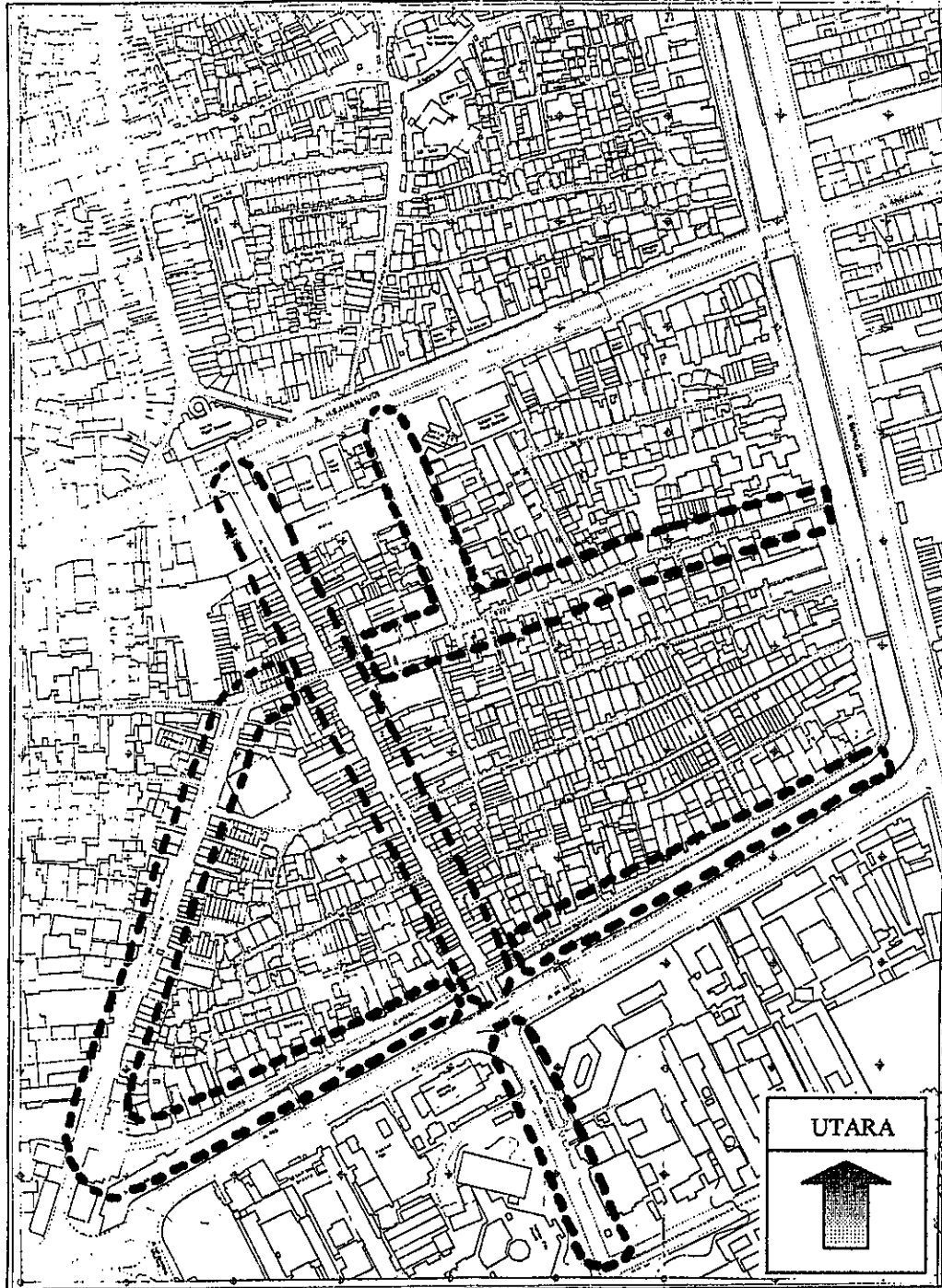
Tahap II merupakan tahap kajian mengenai Jalan Pasar Baru sebagai *Pedestrian mall* yang merupakan *core area* dan tahap kajian mengenai kawasan sekitarnya. Tahap ini berisi :

- Identifikasi elemen-elemen bangunan dan lingkungan yang utama terdapat pada *pedestrian mall* Jalan Pasar Baru.
- Analisis area yang berinteraksi dengan *pedestrian mall* Jalan Pasar Baru, disini dipilah pengaruh yang terjadi berdasarkan perubahan karakter fisik (fisik bangunan, sarana dan prasarana, *traffic*) dan karakter non fisik (fungsi bangunan, aktivitas, partisipasi penghuni bangunan, pengunjung).

Tahap III merupakan tahap analisis dari kajian, guna melihat perubahan dan korelasi pengaruh adanya konsep *pedestrian mall* pada Jalan Pasar Baru dan lingkungan sekitarnya sehingga dapat meningkatkan vitalitas kawasan.

Tahap IV merupakan tahap kesimpulan dan rekomendasi. Setelah hasil analisis didapatkan maka dilanjutkan dengan temuan studi, kesimpulan, rekomendasi penelitian dan masukan bagi pengembangan kawasan Pasar Baru di Jakarta selanjutnya. Rumusan rekomendasi bagi pengembangan kawasan Pasar Baru diharapkan dapat dimanfaatkan guna memperkaya strategi untuk meningkatkan vitalitas suatu kawasan. Peluang-peluang yang tercipta karena adanya suatu *pedestrian mall* diharapkan tidak hanya dinikmati oleh penghuni di sekitar kawasan Pasar Baru akan tetapi juga bergulir ke kawasan yang lebih luas, utamanya kawasan lama yang memerlukan penanganan *urban design* untuk mengembalikan arti penting dan vitalitasnya.

PETA I-1  
WILAYAH PENELITIAN



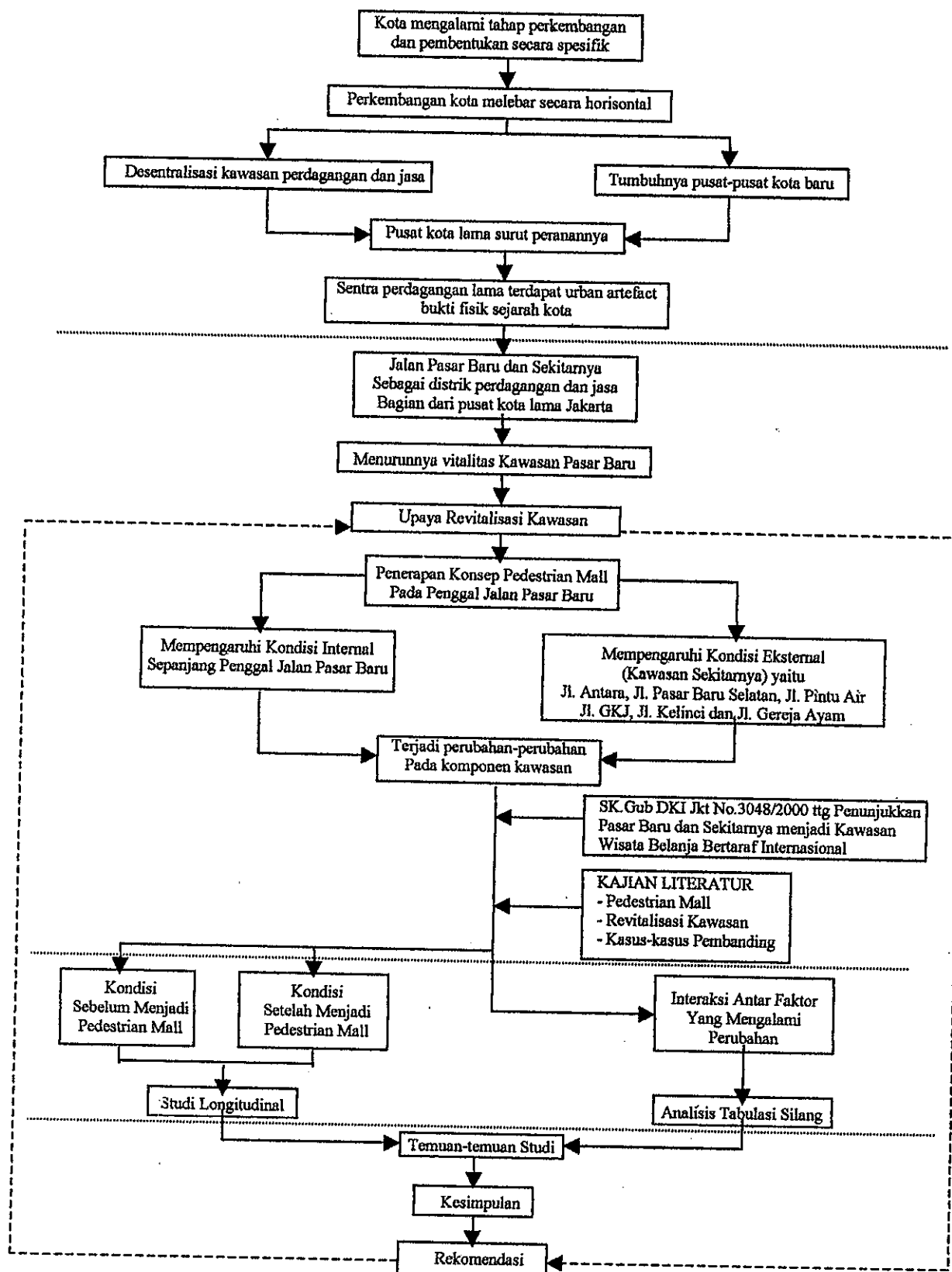
----- AREA PENELITIAN JALAN PASAR BARU

----- AREA PENELITIAN KAWASAN SEKITAR JALAN PASAR BARU  
(Jl. Pasar Baru Selatan, Jl. Antara, Jl. Kelinci Raya, Jl. Gereja Ayam, Jl. Pintu Air, Jl. GKJ)

SKALA

0 m 100 m 200 m

DIAGRAM I-1  
KERANGKA PEMIKIRAN STUDI



## 1.7. Teknik Analisis

### 1.7.1. Analisis Kualitatif

#### 1.7.1.1. Metode Deskriptif

##### ▪ Definisi

Metode *Deskriptif* merupakan metode dengan cara menuturkan dan menafsirkan data yang ada (Surachmad, 1980). Ciri-ciri metode *deskriptif* adalah :

1. Memusatkan diri pada pemecahan masalah-masalah yang ada pada masa sekarang yaitu pada masalah-masalah yang aktual.
2. Data yang dikumpulkan mula-mula disusun, dijelaskan dan kemudian dianalisa.

##### ▪ Langkah-langkah Analisis

Proses analisis data diawali dengan :

1. Menelaah seluruh data yang tersedia dari berbagai sumber, antara lain dari wawancara, hasil pengamatan berupa catatan lapangan, dokumen resmi, peta dan foto.
2. Reduksi Data. Banyaknya data yang masuk membutuhkan tahapan abstraksi yang merupakan usaha untuk membuat rangkuman yang inti dan terjaga masih dalam kerangka penelitian.
3. Penyusunan dalam satuan-satuan.
4. Mengkategorikan.
5. Pemeriksaan keabsahan data.
6. Penafsiran dan pemaknaan data.

##### ▪ Manfaat

Manfaat yang diharapkan dari analisis yang menggunakan metode deskriptif adalah :

1. Ditentukannya wilayah pengaruh dan wilayah terpengaruh yang menjadi lingkup penelitian.
2. Menggambarkan kondisi kawasan Pasar Baru.
3. Menjelaskan peta-peta dan foto.
4. Menjelaskan data-data tertulis.

5. Menjelaskan hasil perhitungan analisis tabulasi silang.
6. Menjelaskan mengenai perubahan-perubahan rancang bangunan, fungsi bangunan, pengunjung, aktivitas, sarana dan prasarana, sistem lalu lintas dan aspirasi penghuni bangunan.

#### 1.7.1.2. Studi Longitudinal

##### ▪ Definisi

Studi longitudinal merupakan bagian dari metodologi penelitian positivistik, dimana studi ini sifatnya berkelanjutan untuk jangka waktu relatif panjang, mengikuti proses interaktif dan mengambil beragam variabel (Muhadjir, 1998).

##### ▪ Langkah-langkah Analisis

Dalam penelitian ini studi longitudinal diaplikasikan untuk memperbandingkan kondisi pada Jalan Pasar Baru dan kawasan sekitarnya sebelum dan sesudah Jalan Pasar Baru menjadi *pedestrian mall*. Hal pertama yang dilakukan adalah mengumpulkan data yang berkaitan dengan menggunakan periode waktu, yaitu :

1. Data Jalan Pasar Baru dan kawasan sekitarnya sebelum Jalan Pasar Baru menjadi *pedestrian mall* yaitu data pada tahun 1985-1990.
2. Data Jalan Pasar Baru dan kawasan sekitarnya setelah Jalan Pasar Baru menjadi *pedestrian mall* yaitu data pada tahun 1991-1999.

Tahap selanjutnya adalah komparasi fakta-fakta untuk dapat menyusun konsep atau abstraksi teoritisnya. Melalui analisis komparatif dapat disusun kategori teoritis dan membuat generalisasi. Fungsi generalisasi adalah untuk membantu memperluas terapan teori dan memperluas daya prediksinya.

##### ▪ Manfaat

Dengan memanfaatkan studi longitudinal, peneliti dapat membandingkan kondisi yang ada pada Jalan Pasar Baru dan kawasan sekitarnya sebelum dan sesudah Jalan Pasar Baru menjadi *pedestrian mall*. Studi ini dipergunakan untuk mengetahui :

1. Rancang bangunan (bentuk dan jumlah lantai) sebelum dan sesudah adanya *pedestrian mall* Jalan Pasar Baru.
2. Fungsi bangunan sebelum dan sesudah adanya *pedestrian mall* Jalan Pasar Baru.

3. Jumlah dan karakter pengunjung sebelum dan sesudah adanya *pedestrian mall* Jalan Pasar Baru.
4. Aktivitas di Jalan Pasar Baru dan kawasan sekitarnya sebelum dan sesudah adanya *pedestrian mall* Jalan Pasar Baru.
5. Sarana dan prasarana perdagangan dan jasa sebelum dan sesudah adanya *pedestrian mall* Jalan Pasar Baru.
6. Kondisi *Traffic System* sebelum dan sesudah adanya *pedestrian mall* Jalan Pasar Baru.

### 1.7.2. Analisis Kuantitatif

#### 1.7.2.1. Analisis Penskalaan Model Likert

##### ▪ Definisi

Penskalaan Model Likert dikenal juga dengan metode *rating* yang dijumlahkan merupakan metode penskalaan sikap yang menggunakan distribusi respon sebagai dasar penentuan nilai skalanya (Azwar, 1998).

Dalam penerapan Model Likert ini setiap pernyataan tidak ditentukan oleh derajat favorabelnya akan tetapi ditentukan oleh distribusi respon setuju atau tidak setuju dari sekelompok responden. Sekelompok responden ini berlaku sebagai kelompok uji coba dan memiliki karakteristik yang semirip mungkin dengan karakteristik individu yang hendak diungkap sikapnya oleh Skala Model Likert ini.

##### ▪ Langkah-langkah Analisis

Penskalaan Model Likert ini dilakukan dengan memberikan bobot yang tertinggi bagi kategori jawaban yang paling favorabel dan memberikan bobot rendah bagi kategori jawaban yang tidak favorabel. Jawaban responden terhadap pertanyaan yang diajukan akan menjadi bahan untuk memperoleh distribusi frekuensi respon bagi setiap kategori, kemudian secara kumulatif akan dilihat deviasinya menurut distribusi normal.

##### ▪ Manfaat

Analisis Penskalaan Model Likert ini diaplikasikan untuk mengetahui :

1. Tingkat partisipasi penghuni bangunan di sepanjang *pedestrian mall* Jalan Pasar Baru terhadap pengembangan kawasan Pasar Baru.
2. Tingkat partisipasi penghuni bangunan di kawasan sekitar *pedestrian mall* Jalan Pasar Baru terhadap pengembangan kawasan Pasar Baru.

Sebelum mengetahui tingkat partisipasi melalui analisis ini, telah diketahui bentuk partisipasi melalui inventarisasi dan kategorisasi jawaban yang diperoleh melalui questioner.

#### 1.7.2.2. Analisis Tabulasi Silang (*Cross Tabulation*)

##### ▪ Definisi

Tabulasi silang atau *cross tabulation* merupakan metoda yang memecah lebih lanjut setiap kesatuan data dalam setiap kategori, menjadi dua atau tiga (atau mungkin lebih) sub kesatuan (Koentjaraningrat, 1986). Pemecahan data dilakukan atas dasar suatu kriteria (atau suatu susunan peringkat kategorisasi) baru yang lain.

Dari analisis tabulasi silang, akan diketahui jumlah bulat sekelompok responden yang memenuhi kualifikasi suatu kategori tertentu, selain itu juga akan diketahui perincian proporsinya menurut suatu seri kategori dari peringkat lain.

Uji statistik yang digunakan dalam tabulasi silang ini adalah untuk mengetahui adanya karakteristik korelasi atau hubungan antara satu variabel dengan variabel lainnya (Dillon, 1984). Sesuai dengan kebutuhan penelitian ini maka uji yang dilakukan adalah uji *chi-square*, uji koefisien kontingensi (*Contingency Coefficient*) dan uji korelasi Spearman (*Spearman Correlation*).

##### ▪ Langkah-langkah Analisis

Hipotesis yang dipergunakan pada analisis tabulasi silang ini adalah :

$H_0$  = Tidak ada keterkaitan antar variabel yang diuji

$H_1$  = Ada keterkaitan antar variabel yang diuji.

Asumsi-asumsi yang dipergunakan adalah :

1. Taraf Signifikansi ( $\alpha$ ) yang digunakan adalah 0,05.
2. Pada nilai Derajat Kebebasan (df) yang sama maka uji Chi-Square ( $\chi^2$ ) adalah sebagai berikut :



- $\chi^2$  Hitung  $>$   $\chi^2$  Tabel berarti  $H_0$  ditolak (ada keterkaitan antar variabel uji).
  - $\chi^2$  Hitung  $<$   $\chi^2$  Tabel berarti  $H_0$  diterima (tidak ada keterkaitan antar variabel uji).
3. Nilai *Contingency Coefficient* menunjukkan besarnya keterkaitan dimana jika mendekati angka 1 (satu) maka keterkaitan antar variabel tersebut semakin besar, sebaliknya jika mendekati angka 0 (nol) maka keterkaitan antar variabel tersebut semakin kecil.
  4. Nilai *Spearman Correlation* menunjukkan bentuk keterkaitan antar variabel yang diuji dimana jika bertanda positif (+) maka bentuk keterkaitannya adalah berbanding lurus, sedangkan jika bertanda negatif (-) maka bentuk keterkaitannya adalah berbanding terbalik (berlawanan).
- **Manfaat**  
Tabulasi silang ini akan menguji keterkaitan antar variabel yang berubah pada Jalan Pasar Baru maupun pada kawasan sekitarnya. Adapun karakteristik korelasi yang diharapkan terjadi adalah tingkat korelasi dan kemampuan satu variabel memprediksi variabel lainnya. Hasil perhitungan tabulasi silang ini sekaligus juga untuk memperkuat temuan yang diperoleh dengan menggunakan analisis deksriptif, studi longitudinal dan penskalaan Model Likert.

## 1.8. Metode Pendekatan

### 1.8.1. Teknik Sampling

Metode analisis yang dilakukan diatas membutuhkan responden sebagai sampel analisis. Tidak seluruh penghuni dan pengunjung di kawasan Pasar Baru menjadi responden penelitian. Penentuan responden hanya sebagian dari populasi yang diharapkan dapat menggambarkan sifat populasi di kawasan Pasar Baru. Untuk dapat mencapai tujuan ini, maka cara-cara pengambilan sampel harus memenuhi syarat-syarat tertentu. Suatu metode pengambilan sampel yang ideal memiliki sifat-sifat seperti dibawah ini (Singarimbun, 1995) :

1. Dapat menghasilkan gambaran yang dapat dipercaya dari seluruh populasi yang diteliti.
2. Dapat menentukan presisi dari hasil penelitian dengan menentukan penyimpangan baku (standar) dari taksiran yang diperoleh.
3. Sederhana, sehingga mudah dilaksanakan.
4. Dapat memberikan keterangan sebanyak mungkin dengan biaya serendah-rendahnya.

Sampling merupakan aktivitas mengumpulkan sampel yang merupakan contoh, representasi atau wakil dari satu populasi yang cukup besar jumlahnya, yaitu satu bagian dari keseluruhan yang dipilih dan representatif sifatnya dari keseluruhan. Dalam penelitian ini, teknik sampling digunakan pada :

1. Penghuni bangunan disepanjang *pedestrian mall* Jalan Pasar Baru.
2. Penghuni bangunan dikawasan sekitar *pedestrian mall* Jalan Pasar Baru (penghuni bangunan Jl. Antara, Jl. Pasar Baru Selatan, Jl. Gedung Kesenian Jakarta, Jl. Pintu Air, Jl. Kelinci dan Jl Gereja Ayam).
3. Pengunjung *pedestrian mall* Jalan Pasar Baru.

Pemilihan 3 jenis responden tersebut ditentukan berdasarkan pertimbangan-pertimbangan sebelumnya oleh peneliti. Khusus untuk penghuni bangunan di sekitar *pedestrian mall* Jalan Pasar Baru ditetapkan penghuni yang bangunannya masuk pada area pengembangan yang tercantum dalam Keputusan Gubernur Propinsi DKI Jakarta No. 3048/2000. Oleh karena penghuni-penghuni tersebut yang akan merasakan dampak langsung pengembangan *pedestrian mall* Jalan Pasar Baru.

Teknik Sampling yang dipergunakan dalam penelitian ini adalah *Purposive Sampling*, yaitu sampling dimana pengambilan elemen-elemen dalam sampel dimasukkan dengan sengaja, dengan catatan bahwa sampel tersebut representatif atau mewakili populasi (Marzuki : 51). *Purposive sampling* ini juga disebut dengan *Judgement Sampling*. Dalam *purposive*, pemilihan sekelompok subyek didasarkan atas ciri-ciri atau sifat-sifat tertentu yang dipandang mempunyai sangkut paut yang erat dengan ciri-ciri atau sifat-sifat populasi yang sudah diketahui sebelumnya. Teknik *purposive sampling* ini dipergunakan

untuk mencapai tujuan penelitian yang telah ditetapkan sebelumnya. Informasi yang mendahului tentang keadaan populasi sudah diketahui benar dan tidak perlu diragukan lagi. Peneliti hanya mengambil beberapa bagian kawasan yang disebut kelompok “kunci” atau *key areas*.

### 1.8.2. Jumlah Sampel

Cara pengambilan sampel dalam penelitian ini, sebelumnya dilakukan pengelompokan atau klasifikasi sampel berdasar kriteria-kriteria tertentu. Penentuan sampling ada 2 macam, yaitu : populasi pada daerah inti yaitu sepanjang *pedestrian mall* Jalan Pasar Baru (terdiri dari penghuni bangunan dan pengunjung) serta populasi pada daerah makro, yaitu area disekitar *pedestrian mall* Jalan Pasar Baru (berupa penghuni bangunan).

Untuk mendapatkan data yang representatif maka dalam menentukan jumlah sampel dalam penelitian ini dilakukan dengan mempertimbangkan 4 faktor, yaitu:

1. Derajat keseragaman (*degree of homogeneity*) dari populasi.

Kawasan Pasar Baru yang menjadi *key area* penelitian adalah pada kawasan perdagangan dan jasanya. Sehingga dapat dikatakan populasinya seragam sempurna (*completely homogenous*). Oleh karena itu satuan elementer atau beberapa bagian dari seluruh populasi itu sudah cukup representatif untuk diteliti.

2. Presisi yang dikehendaki dari penelitian.

Untuk mengetahui potensi dan permasalahan *pedestrian mall* sepanjang Jalan Pasar Baru sebagai embrio pembawa pengaruh bagi kawasan sekitarnya maka responden disini prosentasenya diharapkan cukup besar dibandingkan populasi keseluruhan. Sedangkan untuk wilayah sekitar *pedestrian mall* Jalan Pasar Baru dan pengunjung ditentukan dengan memperhatikan proporsi keseluruhan populasi.

3. Rencana Analisa

Sampe disini selain dikaitkan dengan presisi yang dikehendaki juga diharapkan akan memenuhi kebutuhan analisa yang digunakan pada penelitian ini.

#### 4. Tenaga, Biaya dan Waktu

Kawasan Pasar Baru termasuk kawasan pusat kota, disini densitas bangunan sangat tinggi, populasinya tinggi, cakupan area luas dan aktivitas berlangsung sepanjang waktu. Dengan mempertimbangkan penghematan tenaga, biaya dan waktu, jumlah sampel dan waktu penyebaran kuesioner pada responden direncanakan sedemikian rupa, sehingga diharapkan memenuhi kecukupan presisi untuk menjamin tingkat kebenaran hasil penelitian.

Dalam penelitian ini dipakai rumus pendekatan yang dikemukakan Nawawi (1995) :

$$n \geq \frac{p q Z^2 \frac{1}{2} \alpha^2}{b}$$

dimana :

- n = jumlah sampel minimum
- $\geq$  = sama dengan atau lebih besar
- p = proporsi populasi prosentase kelompok pertama
- q = proporsi sisa di dalam populasi (1,00 – p)
- $Z^2 \frac{1}{2} \alpha^2$  = derajat konfidensi pada 99% atau 95%
- b = prosentase perkiraan kemungkinan kekeliruan dalam menentukan sampel

Pada penelitian ini digunakan derajat konfidensi 95% dan kemungkinan membuat kesalahan dalam penarikan sampel sebesar 5%. Oleh karena itu, ditentukan jumlah minimum sampel untuk keseluruhan area penelitian sebanyak 119 responden.

Pembagian jumlah responden disesuaikan dengan tingkat signifikansi terhadap terjadinya pengaruh.

- Seluruh jumlah bangunan pada penggal Jalan Pasar Baru adalah 135 bangunan. Sebelum menentukan jumlah responden dilakukan uji sederhana kelayakan responden. Uji sederhana kelayakan tersebut adalah dengan memilah terlebih dahulu responden yang dapat memberikan jawaban dengan tingkat keakuratan sesuai dengan tujuan penelitian ini. Yaitu yang memiliki pengetahuan tentang seluk beluk bangunan yang dihuni serta telah cukup lama melakukan kegiatan/pekerjaan di lingkungan Pasar Baru. Hasil uji kelayakan tersebut menghasilkan sejumlah 53 responden.

- Sedangkan penentuan responden penghuni bangunan pada kawasan sekitar Jalan Pasar Baru menggunakan *judgement sampling* dan model proporsi. Pertimbangan kelayakan responden menghasilkan 5 penghuni bangunan dapat mewakili 1 penggal jalan. Sehingga dari 6 buah penggal jalan dapat diwakilkan oleh 30 responden penghuni bangunan.
- Responden dari pengunjung ditentukan dengan memperhatikan sebaran pengunjung berdasarkan waktu dan intensitas kunjungan. Pada *pedestrian mall* Jalan Pasar Baru aktivitas berlangsung dari pukul 10.00-22.00 dengan tingkat kepadatan pengunjung tertinggi berlangsung dari pukul 12.00-18.00. Dengan memperhatikan kelayakan hasil jawaban dan meratanya hasil respon pengunjung maka ditentukan sebagai berikut :

TABEL I-1  
PENENTUAN JUMLAH RESPONDEN PENGUNJUNG JALAN PASAR BARU

Waktu Penyebaran	Jumlah Sampel Hari Kerja	Jumlah Sampel Hari Libur
10.00-12.00	6	5
12.00-18.00	10	10
18.00-22.00	5	-
JUMLAH	21	15

Sumber : Hasil perhitungan, Pebruari 2001

Secara rinci jumlah dan penyebaran responden akan ditampilkan pada Tabel I-2 Sedangkan untuk memperjelas wilayah responden yang diambil dapat dilihat pada Gambar Peta I - 2.

TABEL I-2  
DISTRIBUSI SEBARAN DAN JUMLAH RESPONDEN  
PADA WILAYAH STUDI

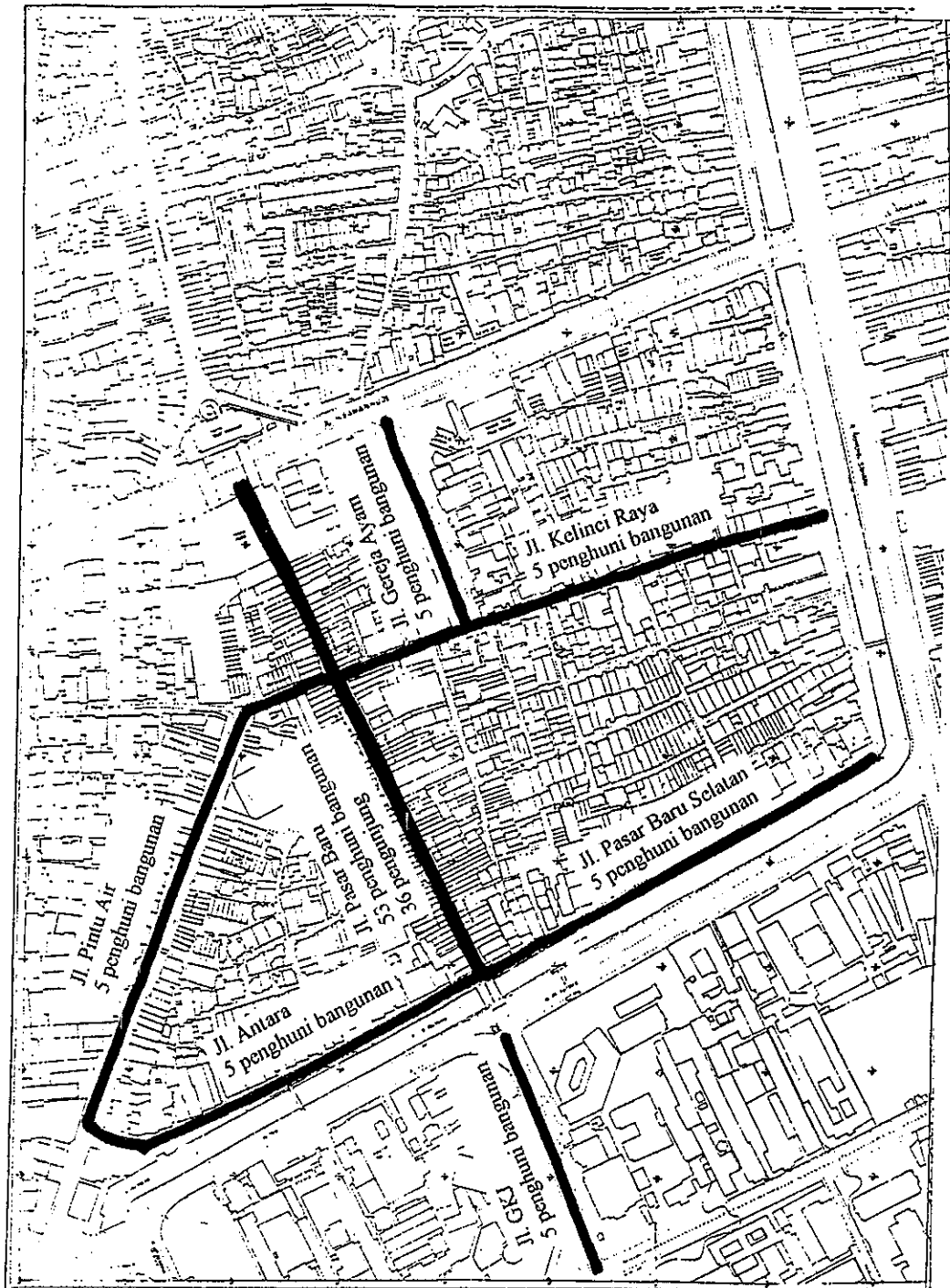
JENIS	NO.	NAMA JALAN	JUMLAH RESPONDEN
PEMILIK PENGHUNI BANGUNAN	1	Jalan Pasar Baru	53
	2	Jalan Antara	
	3	Jalan Pasar Baru Selatan	
	4	Jalan Gedung Kesenian Jakarta	
	5	Jalan Pintu Air	
	6	Jalan Kelinci	
	7	Jalan Gereja Ayam	
PENGUNJUNG		Jalan Pasar Baru	5
JUMLAH			36
			119

Sumber : Hasil Analisis, Pebruari 2001

## PETA I-2

## SEBARAN RESPONDEN PADA WILAYAH PENELITIAN

Sumber : Hasil Analisis, Pebruari 2001



### 1.9. Sistematika Penulisan

Penyusunan tesis ini terdiri dari lima bab, meliputi pendahuluan, kajian literatur, kajian kawasan Pasar Baru sebagai wilayah studi, pembahasan hasil penelitian, hasil temuan penelitian dan bab terakhir berupa kesimpulan dan rekomendasi. Pembahasan pada masing-masing bab diuraikan sebagai berikut :

BAB I merupakan pendahuluan yang berisi latar belakang, permasalahan dan rumusan masalah serta tujuan, sasaran dan manfaat studi. Selain itu dijelaskan mengenai ruang lingkup baik substansial maupun spasial dan kerangka pikir studi. Selanjutnya teknik analisis menggunakan analisis kualitatif yaitu metode deskriptif dan studi longitudinal serta analisis kuantitatif dengan menggunakan analisis penskalaan model Likert dan analisis Tabulasi Silang (*Cross Tabulation*). Dari metode analisis yang dipergunakan dibutuhkan responden sebagai sampel, untuk itu dijelaskan metode pendekatan mengenai teknik sampling dan jumlah sampel yang diambil. Pembahasan terakhir adalah mengenai sistematika penulisan.

BAB II merupakan kajian literatur yang utamanya berisi mengenai *pedestrian mall* dan revitalisasi kawasan pusat kota. Penyajian pada bab ini terbagi menjadi 4 sub bab. Sub bab pertama mengenai *pedestrian mall* yang menguraikan pengertian pejalan kaki (*pedestrian*), pengertian jalur pejalan kaki (*pedestrian ways*), pengertian *mall*, pengertian *pedestrian mall*, elemen-elemen yang terdapat pada *pedestrian mall* serta penjelasan kebutuhan ruang masyarakat kota dan *pedestrian mall*. Pada sub bab kedua diuraikan mengenai revitalisasi pusat kota. Didalamnya dibahas mengenai pengertian pusat kota, penurunan vitalitas kawasan pusat kota serta revitalisasi dan konservasi kawasan. Sub bab ketiga menyajikan kasus-kasus penerapan *pedestrian mall* untuk merevitalisasi kawasan. Intisari sub bab ini adalah untuk mencari komponen-komponen kawasan yang berubah pada saat *pedestrian mall* diterapkan. Sub bab keempat merupakan resume dari seluruh kajian literatur ini.

BAB III, merupakan bab yang menyampaikan kajian perkembangan kota. Terbagi menjadi 3 bagian yang menguraikan mengenai perkembangan historis kota Jakarta. Sub bab berikutnya menguraikan mengenai gambaran umum kota Jakarta, baik kondisi, potensi dan permasalahan maupun kebijaksanaan penataan ruangnya. Bagian terakhir membahas mengenai gambaran umum Kotamadia Jakarta Pusat, yaitu mengenai kondisi, potensi serta permasalahannya. Selain itu menyajikan pula kawasan Pasar Baru sebagai wilayah studi. Didalamnya diuraikan mengenai sejarah perkembangan Pasar Baru, kondisi umum saat ini serta kebijaksanaan penataan ruangnya. Dijelaskan pula didalamnya kedudukan Pasar Baru dalam konstelasi kota, kemudian detail kondisi *pedestrian mall* Jalan Pasar Baru sebagai wilayah inti penelitian serta kondisi kawasan sekitar Jalan Pasar Baru.

BAB IV merupakan pembahasan penelitian. Adapun yang dibahas adalah pengaruh konsep *pedestrian mall* pada Jalan Pasar Baru dan kawasan sekitarnya, meliputi perubahan rancang bangunan, perubahan fungsi bangunan, pengunjung, jenis dan sebaran aktivitas yang terjadi juga diuraikan, dilanjutkan dengan sistem lalu lintas, sarana dan prasarana serta partisipasi masyarakat dalam pengembangan kawasan Pasar Baru.

BAB V menguraikan hasil temuan penelitian yang menjelaskan setiap komponen analisis serta hasil temuan komprehensif.

BAB VI, merupakan bab yang terakhir berisi kesimpulan dan rekomendasi. Pada bab ini temuan-temuan penelitian yang diperoleh dari hasil analisis bab sebelumnya disimpulkan dengan cermat, yaitu pengaruh-pengaruh konsep *pedestrian mall* pada revitalisasi Jalan Pasar Baru dan kawasan sekitarnya. Dari kesimpulan tersebut dihasilkan rekomendasi sebagai titik pijak menindak lanjuti hasil penelitian ini untuk tujuan mengembangkan kawasan Pasar Baru menjadi lebih optimal.

Keseluruhan tesis terdiri atas 6 bab dan disertai pula dengan lampiran-lampiran, baik data maupun proses analisis, yang pada dasarnya merupakan rangkaian kegiatan penyusunan tesis ini.

UPT-PUSTAK-UNDIP



## BAB II

### KAJIAN LITERATUR

#### *PEDESTRIAN MALL DAN REVITALISASI PUSAT KOTA*

#### 2.1. *Pedestrian mall*

##### 2.1.1. Pengertian Pejalan Kaki (*Pedestrian*)

Suatu kota merupakan gabungan berbagai hal yang kompleks dan rumit. Setiap kota memiliki banyak *fragmen* kota, yaitu kawasan-kawasan kota yang berfungsi sebagai beberapa bagian tersendiri dalam kota (Zahnd, 1999). Ada kota yang mudah untuk diikuti pergerakannya dan ada yang sebaliknya sehingga orang mudah tersesat di dalamnya. Suatu bagian kota yang memiliki hubungan (*linkage*) yang jelas merupakan bagian kota yang mudah diikuti dan dikenali. *Linkage* perkotaan itu sendiri menurut Rowe (1979) ada 3 pendekatan, yaitu :

- *Linkage Visual*
- *Linkage Struktural*
- *Linkage Kolektif*

*Linkage visual* disini dapat dipahami sebagai dua atau lebih *fragmen* kota yang dihubungkan menjadi satu kesatuan secara visual. Sedangkan *linkage struktural* merupakan dua atau lebih struktur kota yang digabungkan menjadi satu dalam tatanannya. *Linkage kolektif* merupakan hubungan yang menggunakan banyak unsur dan aturan-aturan dalam arsitektur yang menggabungkan kebutuhan visual dan struktural.

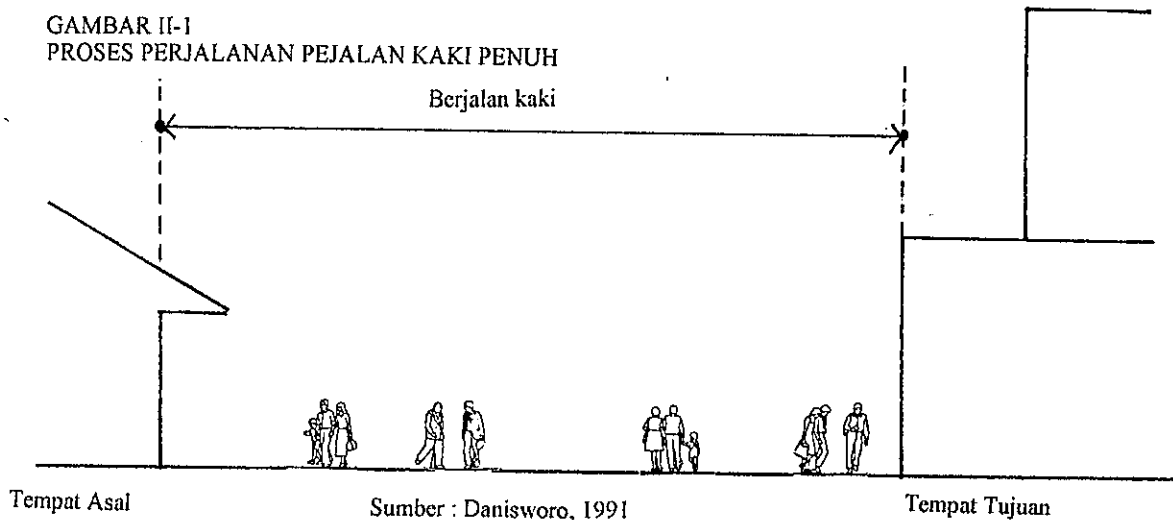
Didalam penghubung (*linkage*) tersebut bergerak pejalan kaki (*pedestrian*) dan kendaraan baik bermotor maupun tidak bermotor. Pejalan kaki (*pedestrian*) ini memberi jiwa bagi suatu kota karena aliran pergerakannya dapat menghidupkan kota.

Pejalan kaki (*pedestrian*) berdasarkan sarana perjalanannya, menurut Danisworo (1991) dapat dikategorikan menjadi 4, yaitu :

### ▪ Pejalan Kaki Penuh

Adalah pejalan kaki yang sepenuhnya berjalan kaki dari tempat asal sampai ke tempat tujuan. Lihat Gambar II-1.

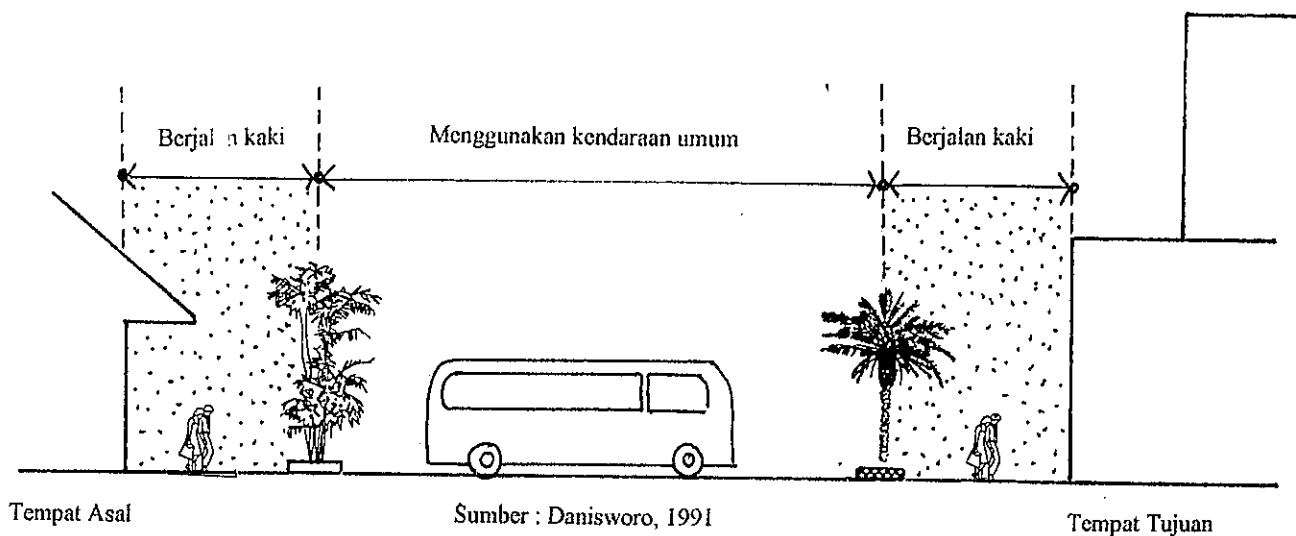
GAMBAR II-1  
PROSES PERJALANAN PEJALAN KAKI PENUH



### ▪ Pejalan Kaki Pemakai Kendaraan Umum

Adalah pejalan kaki yang menggunakan pola : berjalan kaki – berkendara umum – berjalan kaki. Maksudnya adalah mereka berjalan kaki dari tempat asal ke tempat kendaraan umum dan dari tempat berhentinya kendaraan umum ke tempat tujuan akhir. Lihat Gambar II-2.

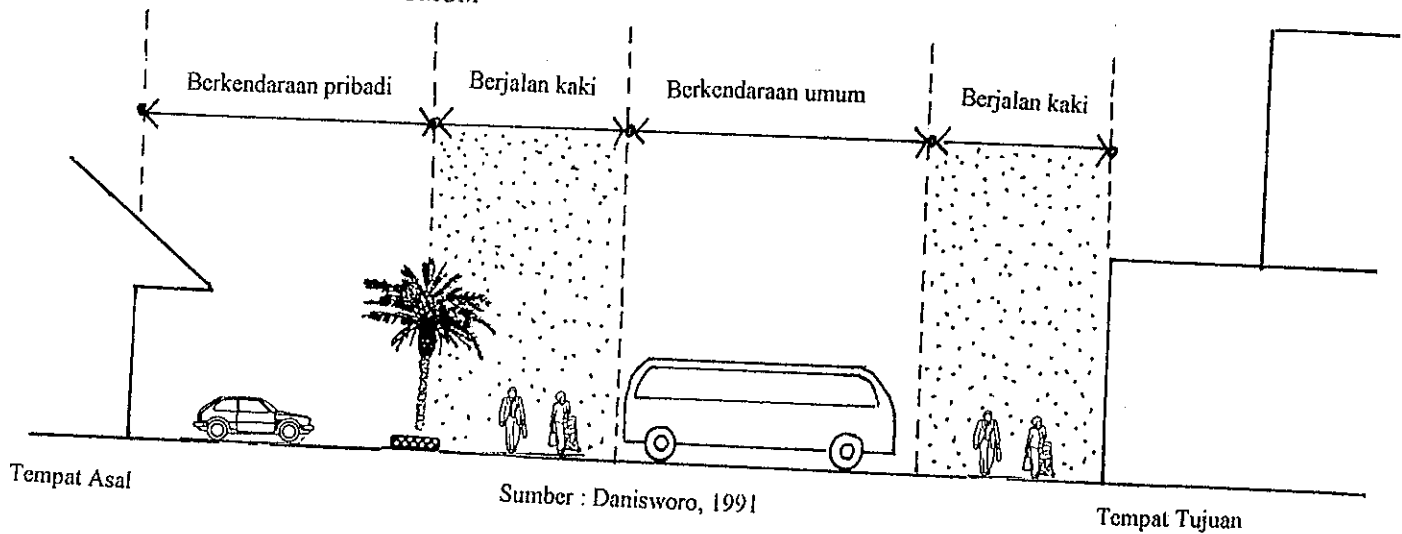
GAMBAR II-2  
PROSES PERJALANAN PEJALAN KAKI PEMAKAI KENDARAAN UMUM



▪ **Pejalan Kaki Pemakai Kendaraan Pribadi dan Kendaraan Umum**

Adalah pejalan kaki yang menggunakan pola : berkendara pribadi – berjalan kaki – berkendara umum – berjalan kaki. Maksudnya adalah mereka yang berjalan kaki dari tempat parkir kendaraan pribadi ke tempat kendaraan umum dan dari tempat pemberhentian kendaraan umum ke tempat tujuan akhir. Lihat Gambar II-3.

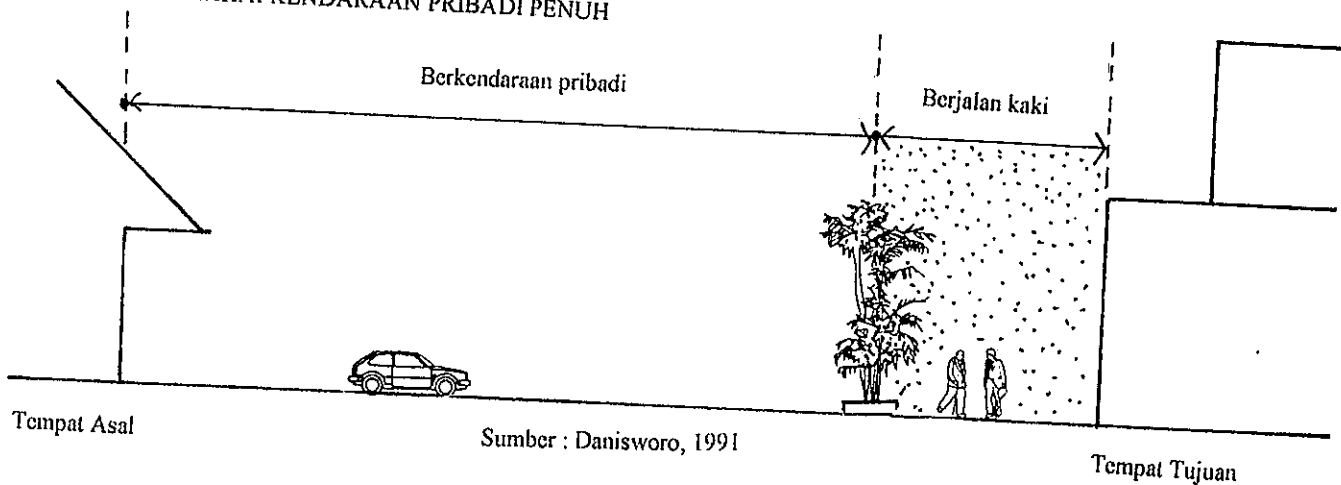
GAMBAR II-3  
PROSES PERJALANAN PEJALAN KAKI PEMAKAI KENDARAAN PRIBADI  
DAN KENDARAAN UMUM



▪ **Pejalan Kaki Pemakai Kendaraan Pribadi Penuh**

Adalah pejalan kaki yang menggunakan pola : berkendara pribadi – berjalan kaki. Maksudnya adalah mereka yang berjalan kaki dari tempat parkir kendaraan pribadi sampai ke tempat tujuan akhir yang hanya dapat ditempuh dengan berjalan kaki. Lihat Gambar II-4.

GAMBAR II-4  
PROSES PERJALANAN PEJALAN KAKI  
PEMAKAI KENDARAAN PRIBADI PENUH



Sedangkan berdasarkan **maksud dan tujuannya**, pejalan kaki (*pedestrian*) dapat dikelompokkan menjadi 3 (Danisworo 1991), yaitu :

1. Berjalan kaki untuk pergi ke tempat kerja atau perjalanan fungsional. Jalur *pedestrian* dirancang untuk tujuan tertentu seperti untuk melakukan perjalanan bisnis, makan / minum, pulang dan pergi ke dan dari tempat kerja.
2. Berjalan kaki untuk berbelanja yang tidak terikat dengan waktu. Dapat dilakukan dengan perjalanan santai dan biasanya kecepatan berjalan lebih rendah dibanding dengan orang berjalan untuk menuju tempat bekerja atau perjalanan fungsional. Jarak rata-rata lebih panjang dan sering tidak menyadari panjang perjalanan yang ditempuh akibat adanya faktor-faktor daya tarik kawasan yang tersedia.
3. Berjalan kaki untuk keperluan rekreasi dapat dilakukan sewaktu-waktu dengan berjalan santai. Diperlukan beberapa fasilitas pendukung yang bersifat rekreatif seperti : kegiatan berkumpul, bercakap-cakap, menikmati pemandangan disekitarnya yang terdapat ruang terbuka. Elemen-elemen pendukung lain yang melengkapi antara lain tempat duduk, lampu penerangan, elemen hijau, vegetasi, pot bunga dan lain sebagainya.

#### 2.1.2. Pengertian Jalur Pejalan Kaki (*Pedestrian Ways*)

Untuk mengalirkan pejalan kaki (*pedestrian*) ke berbagai tempat maupun kawasan didalam kota, dibutuhkan *linkage struktural* yang mewadahnya. *Linkage struktural* tersebut berupa jalur pejalan kaki (*pedestrian ways*).

Menurut Danisworo (1991), *pedestrian ways* terdiri dari 6 jenis yaitu : trotoar, jalur penyeberangan, plasa, *mall*, *sub way* dan *skyway*. Untuk lebih memperjelas pengertian jenis-jenis *pedestrian ways* dapat dilihat pada Tabel II-1 dibawah ini.

**TABEL II -1**  
**JENIS-JENIS PEDESTRIAN WAYS DAN PENGERTIANNYA**

NAMA JALUR PEJALAN KAKI (PEDESTRIAN WAYS)	PENGERTIAN	FUNGSI / KEGUNAAN	KARAKTERISTIK
TROTOAR	Jalur pejalan kaki yang dibuat terpisah dari jalur kendaraan umum, biasanya terletak bersebelahan atau berdekatan. Pejalan kaki melakukan kegiatan berjalan kaki sebagai sarana angkutan yang akan menghubungkan tempat tujuan. Fasilitas ini harus aman terhadap bahaya kendaraan bermotor dan memiliki permukaan rata dan terletak di tepi jalan raya.	Berjalan kaki di pinggir jalan yang dilalui kendaraan	<ul style="list-style-type: none"> <li>Memiliki arah yang jelas.</li> <li>Lokasi di tepi jalan raya yang dapat dilalui kendaraan.</li> <li>Memiliki permukaan yang rata (kemiringan yang diperbolehkan maksimal 5%).</li> <li>Lebar trotoar antara 1.50-2.00 meter.</li> </ul>
PLASA PADA TAMAN KOTA	Merupakan jalur pejalan kaki yang bersifat rekreatif dan dapat dimanfaatkan untuk mengisi waktu luang. Letaknya terpisah sama sekali dari jalur kendaraan bermotor dan dapat dinikmati secara santai tanpa terganggu kendaraan bermotor. Selain itu pejalan kaki dapat berhenti sejenak dan beristirahat pada bangku-bangku yang disediakan.	Berjalan kaki yang sifatnya santai dan rekreatif.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Memiliki <i>space</i> yang lapang.</li> <li>Tersedia fasilitas untuk pejalan kaki.</li> <li>Lebar / luasan bervariasi.</li> <li>Area bebas dari kendaraan.</li> </ul>
MALL	Adalah jalur pejalan kaki yang dimanfaatkan untuk berbagai aktivitas selain berjalan kaki. Diantaranya untuk berjualan, duduk-duduk santai, kegiatan <i>window shopping</i> dan lain sebagainya.	Berjalan kaki khusus pada kawasan perbelanjaan.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Letaknya pada area perbelanjaan / pertokoan.</li> <li>Biasanya memiliki plasa kecil.</li> <li>Memiliki fasilitas untuk pejalan kaki yang memadai.</li> <li>Lebar / luasan bervariasi.</li> <li>Area bebas dari kendaraan.</li> </ul>
ZEBRA CROSS (Jalur Penyeberangan Jalan)	Merupakan jalur pejalan kaki yang digunakan sebagai jalur menyeberang untuk mengatasi dan menghindari konflik antara pejalan kaki dengan kendaraan.	Tempat berjalan kaki khusus untuk memutus secara sementara pergerakan kendaraan agar terhindar dari kecelakaan.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Posisi biasanya menyilang pada jalan dan biasanya dilengkapi dengan <i>traffic light</i>.</li> <li>Memiliki lebar antara 2.00-4.00 meter.</li> </ul>

			<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ditempatkan pada interval jarak tertentu khususnya pada area rawan konflik pergerakan pejalan kaki dan kendaraan bermotor.</li> </ul>
<i>SKYWAY</i> (Jembatan Penyeberangan)	Merupakan jalur pejalan kaki yang digunakan sebagai jalur yang aman dari pergerakan kendaraan dan letaknya pada ketinggian tertentu diatas permukaan tanah.	Tempat berjalan kaki yang menghubungkan bangunan diatas tanah.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Merupakan jembatan penyeberangan antar bangunan.</li> <li>▪ Merupakan sirkulasi pejalan kaki yang menerus.</li> <li>▪ Bebas dari pergerakan kendaraan.</li> </ul>
<i>SUBWAY</i> (Jalur Penyeberangan Bawah Tanah)	Merupakan jalur pejalan kaki yang digunakan sebagai jalur yang aman dari pergerakan kendaraan dan letaknya dibawah permukaan tanah.	Tempat berjalan kaki yang menghubungkan antar bangunan dibawah tanah.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Merupakan jalur pejalan kaki berbentuk terowongan bawah tanah.</li> <li>▪ Memiliki fasilitas penerangan dan pengkondisian udara yang memadai.</li> <li>▪ Bebas dari pergerakan kendaraan.</li> </ul>

Sumber : Teori Perancangan Urban, Danisworo, 1991

Tersedianya jalur pejalan kaki yang menyenangkan akan mengurangi ketergantungan pada moda kendaraan. Orang akan cenderung untuk berjalan apabila berjalan kaki dirasakan lebih memudahkan, lebih cepat atau lebih murah daripada mengendarai kendaraan (Utermann, 1984).

Untuk mencapai hal tersebut, jalur pejalan kaki harus memenuhi beberapa persyaratan dibawah :

1. Aman, memudahkan pejalan kaki untuk leluasa bergerak namun terlindung dari lalu-lintas kendaraan bermotor.
2. Menyenangkan, dengan rute-rute yang pendek dan jelas, bebas hambatan dan kelambatan waktu, serta tidak memungkinkan terjadinya penumpukan pejalan kaki.
3. Mudah dilakukan ke segala arah, tanpa kesulitan, hambatan dan gangguan yang disebabkan oleh ruang yang sempit, permukaan jalur yang naik turun dan sebagainya.

4. Memiliki daya tarik pada tempat-tempat tertentu yang disebabkan oleh elemen-elemen pelengkap seperti elemen estetis, lampu penerangan jalan, penataan lansekap, penempatan perabot jalan yang tepat dan lain sebagainya.

### 2.1.3. Pengertian *Mall*

Istilah "*MALL*" pertama kali dikenal dan digunakan secara luas di Amerika Utara (Brambilla, 1977) untuk menjelaskan suatu area dimana semua lalu lintas kendaraan tidak diperbolehkan lewat pada jalan utamanya.

Secara tradisional, istilah "*mall*" ditujukan pada suatu area yang biasanya di kirikanannya dibatasi dengan pohon-pohon peneduh dan dimanfaatkan sebagai tempat berjalan kaki atau *promenade* bagi publik (Rubenstein, 1992). Pengertian pada saat ini, *mall* ditujukan bagi suatu bentuk baru dari jalan atau *plaza* yang terletak pada area bisnis di pusat kota yang berorientasi bagi pejalan kaki dan dilayani oleh transportasi publik.

Terdapat tiga jenis utama *mall*, masing-masingnya memiliki variasi yang sangat banyak pada rancangannya, yaitu *Full Mall*, *Transit Mall* dan *Semi Mall* (Rubenstein, 1992).

#### a. *Full Mall*

*Full Mall* dibentuk dengan menutup suatu penggal jalan yang sebelumnya digunakan untuk lalu lintas kendaraan kemudian dijadikan jalur pejalan kaki atau plaza linear dengan kelengkapan-kelengkapan seperti *pavement* baru, pepohonan, perabot jalan, patung-patung, air mancur dan lain sebagainya. *Full Mall* ini harus dapat menyajikan kontinuitas visual, karakter khusus dan mendorong terciptanya suatu citra dan rasa ruang pada pusat kota. Lihat Gambar II-5.

#### b. *Transit Mall*

*Transit Mall* dikenal juga dengan *transitway* dirancang dengan memindahkan lalu lintas kendaraan dan truk pada suatu jalan yang digunakan untuk kegiatan *retail* dan hanya memperbolehkan kendaraan umum seperti bis, taxi atau trem pada suatu kawasan.

*Transitway* berlaku sebagai tulang punggung atau koridor *retail* yang melalui pusat kota. Parkir pada kawasan tersebut tidak diperbolehkan, sedangkan *space* untuk berjalan kaki dirancang lebar-lebar dan sentuhan rancangan *streetscape* yang khusus disediakan untuk menciptakan *image* yang unik pada kawasan pusat kota. *Transit Mall* biasanya menghubungkan aktivitas sepanjang rute tersebut, termasuk *retail*, perkantoran, hotel, hiburan dan perumahan. Lihat Gambar II-6

### c. *Semi Mall*

Dalam *semi mall*, beberapa jenis lalu-lintas dan parkir dihilangkan. Kawasan tersebut berupa jalur *pedestrian* yang lebar dengan *streetscape* yang bagus dihasilkan dari adanya desain *pavement* baru, pepohonan peneduh, perabotan jalan (bangku-bangku, lampu, *signage* dan fasilitas lainnya), menciptakan :

- Kontinuitas visual
- Perkuatan karakter linear jalan
- *Image* pusat kota baru

*Semi Mall* biasanya terletak pada jalan utama yang melintasi kawasan *retail* utama di pusat kota. Lihat Gambar II-7.

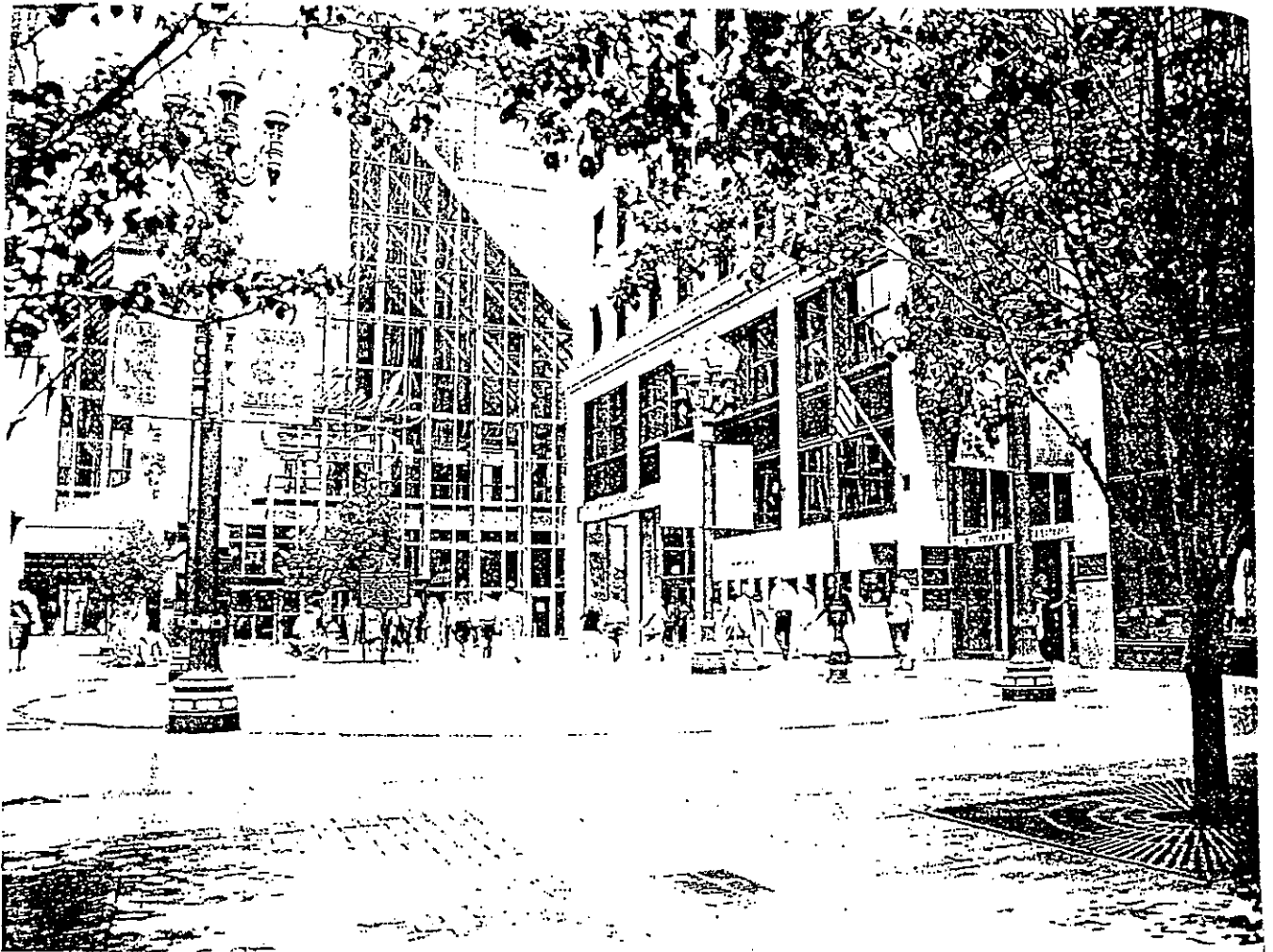
### 2.1.4. Pengertian *Pedestrian mall*

Terminologi "*pedestrian mall*" bersinonim dengan "*pedestrian street*" (Brambilla, 1977). Konsep *pedestrian mall* muncul pada pusat perbelanjaan komersial baru yang berkembang di pinggiran kota-kota Amerika setelah Perang Dunia II. *Pedestrian mall* adalah suatu strategi untuk menciptakan kondisi perbelanjaan di dalam kota yang menyenangkan seperti juga barang-barang yang ditawarkan oleh pusat perbelanjaan di pinggiran kota.

Pada banyak *pedestrian mall*, seluruh penggal jalan diisi dengan perabot jalan dan tanaman. Fasilitas-fasilitas yang ditujukan bagi pejalan kaki ditempatkan untuk meningkatkan pergerakan pejalan kaki. Disisi lain, jalur untuk kendaraan darurat selalu

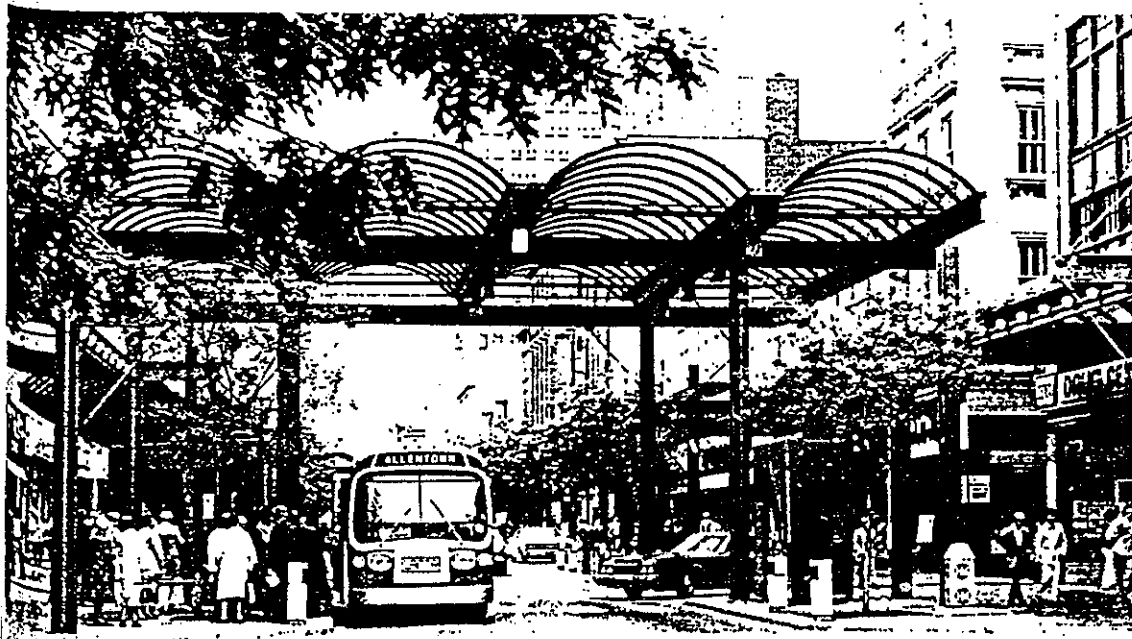


GAMBAR II-5  
SUASANA MALL DENGAN JENIS FULL MALL



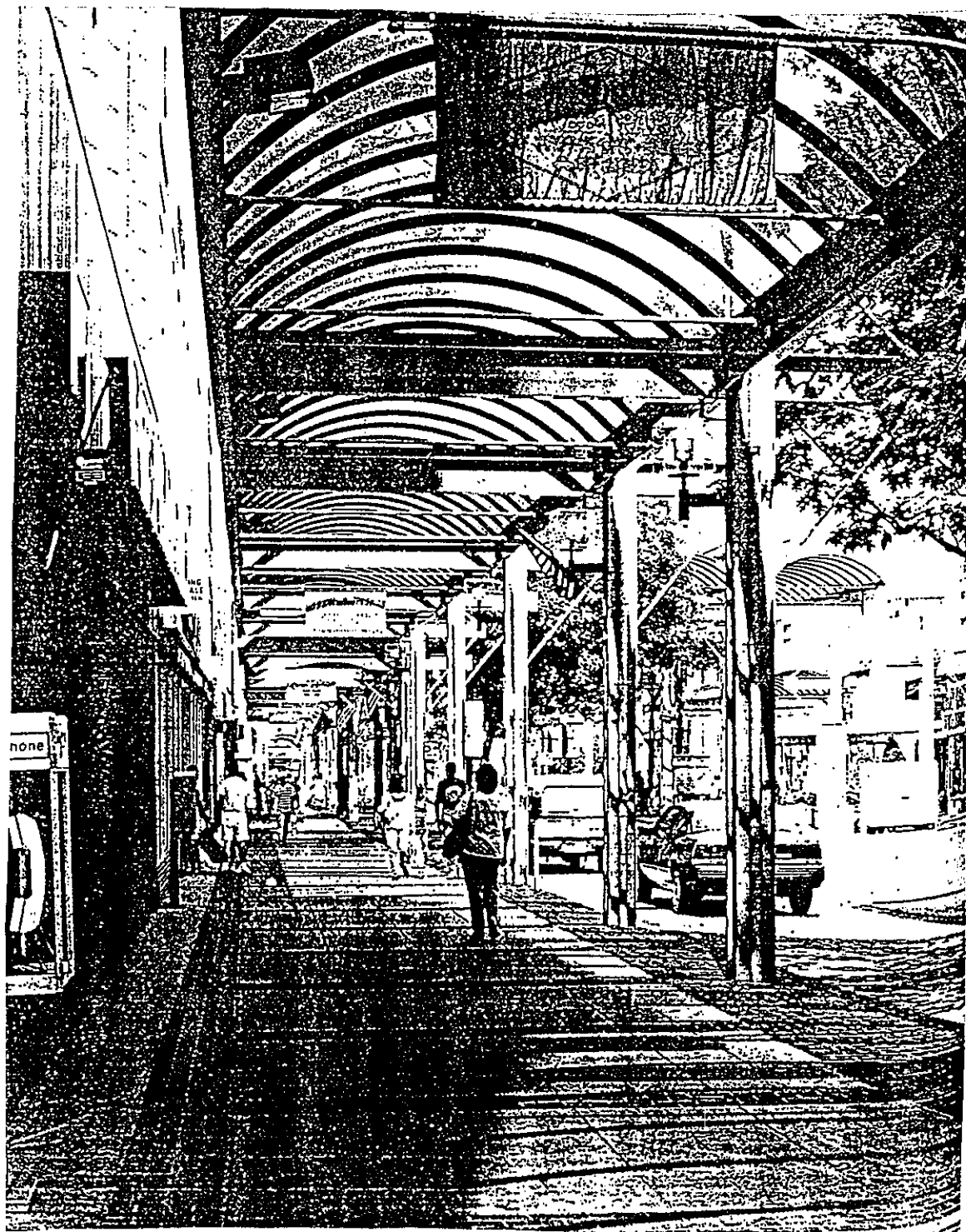
Sumber : Rubenstein, 1992

GAMBAR II-6  
SUASANA MALL DENGAN JENIS TRANSIT MALL



Sumber : Rubenstein, 1992

GAMBAR II-7  
SUASANA MALL DENGAN JENIS SEMI MALL



Sumber : Rubenstein, 1992

direncanakan secara komprehensif didalamnya. Jalur darurat tersebut merupakan akses untuk kendaraan polisi, ambulans dan pemadam kebakaran.

Disini Brambilla (1977) mengkategorikan *pedestrian mall* menjadi 3, yaitu : *Transitways*, *Semi Malls* dan *Enclosed Malls*.

#### **a. Transitways**

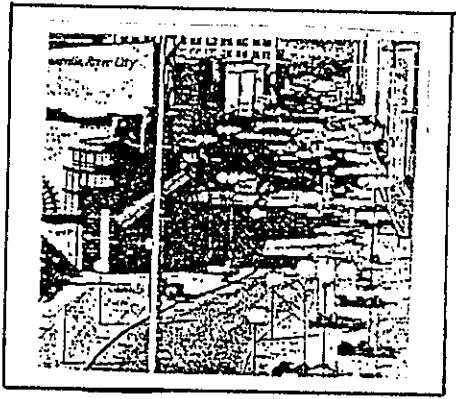
Merupakan area khusus pejalan kaki, tetapi tidak secara total tertutup bagi kendaraan. Beberapa *transitways* juga dapat dinamakan *malls*. Kendaraan pribadi biasanya tidak diijinkan masuk, tetapi bis, trem dan taxi yang ditujukan untuk memenuhi kebutuhan pejalan kaki, tetap diperbolehkan. Jalur untuk kendaraan beroda dua disediakan didekatnya. Jalur *transitways* biasanya tidak lebar dan dapat terdiri dari satu atau dua jalur. Sedangkan sisa ruang pada keseluruhan penggal jalan diberi *pavement* dan diberi perabot khusus untuk pejalan kaki. Lihat Gambar II-8.

#### **b. Semi Malls**

Desain *semi malls* sangat mirip dengan *transitways*. Perbedaannya, kendaraan pribadi diperbolehkan masuk, tetapi akses dan kecepatan kendaraan dibatasi. Seringkali *semi malls* merupakan area antara sebelum memasuki area yang benar-benar tidak memperbolehkan kendaraan masuk. *Semi malls* juga dipertimbangkan sebagai transisi sebagian *pedestrian environment* yang berakhir pada sebuah taman kecil, plaza kecil atau tempat berkumpul pejalan kaki. Lihat Gambar II-9.

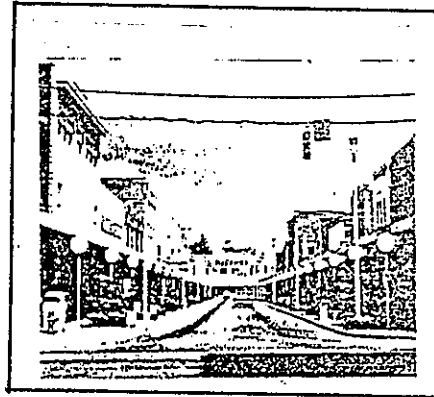
#### **c. Enclosed Mall**

Merupakan suatu penggal jalan di kota yang secara total tertutup dan dikondisikan udaranya. Kondisi fisiknya dibuat sama dengan pusat perbelanjaan di pinggiran kota. Desainnya yang sangat kompleks dan biayanya yang mahal merupakan kendala bagi kota-kota kecil untuk mewujudkannya. Disisi lain, *enclosed malls* merupakan pilihan penerapan yang paling baik bagi kota-kota yang beriklim dingin. Lihat Gambar II-10.



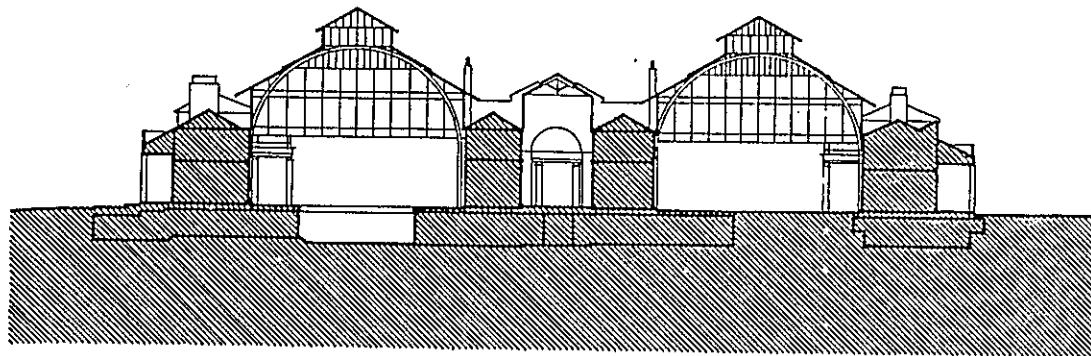
GAMBAR II-8  
SUASANA PEDESTRIAN MALL JENIS TRANSITWAYS

Sumber : Brambilla, 1977

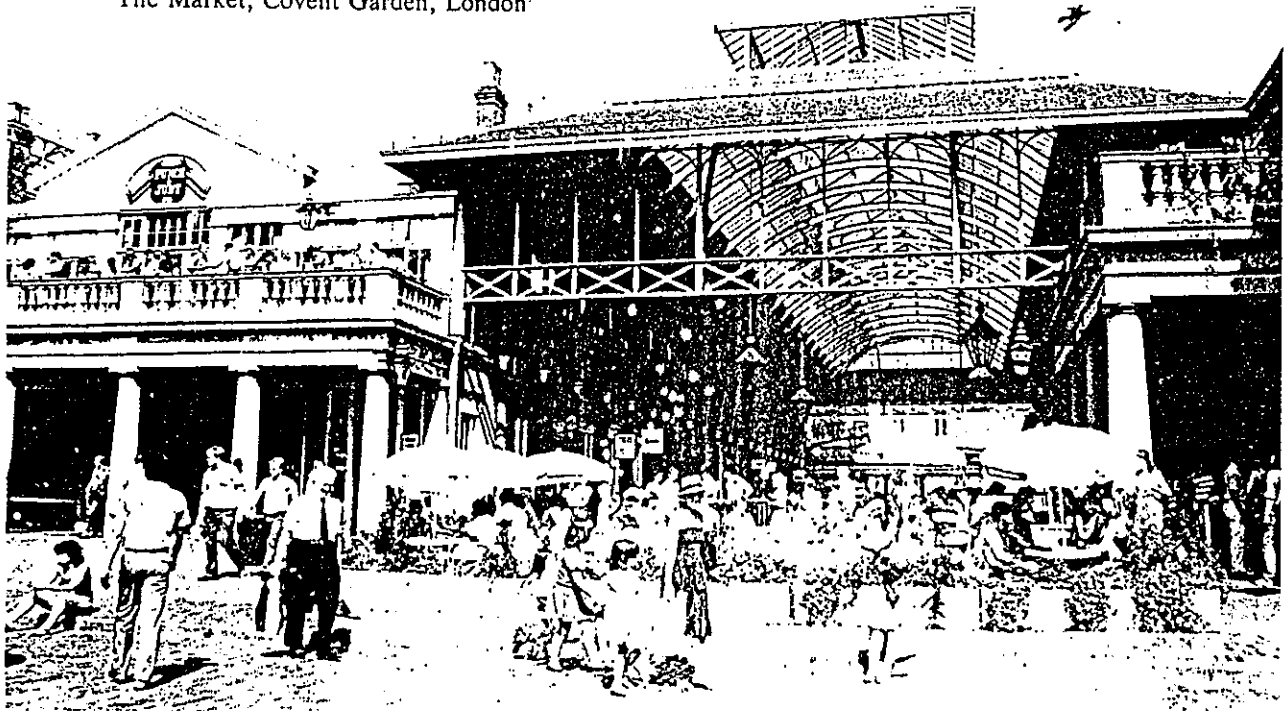


GAMBAR II-9  
SUASANA PEDESTRIAN MALL JENIS SEMI MALLS

Sumber : Brambilla, 1977



The Market, Covent Garden, London



The Market, Covent Garden, London

GAMBAR II-10  
SUASANA PEDESTRIAN MALL JENIS ENCLOSED MALLS

Sumber : Maitland, 1985

Brambilla membuat 3 kategori diatas berdasarkan terminologi "*traffic-free zones*" yang telah diaplikasikan pada ruang-ruang kota dalam arti yang luas, antara lain taman-taman, plaza, *promenade* dan masih banyak lagi lainnya. Aplikasi dari *traffic-free zones* ini digunakan untuk mendefinisikan konsep yang lebih spesifik yang mengindikasikan suatu area kota dimana kendaraan bermotor pribadi dibatasi dan prioritas diberikan untuk pergerakan pejalan kaki dan transportasi publik.

#### **2.1.5. Elemen-elemen Pada *Pedestrian Mall***

Elemen-elemen pendukung *pedestrian mall* sangat diperlukan untuk mewujudkan lingkungan yang nyaman bagi pejalan kaki. Menurut Rubenstein (1992), elemen-elemen yang sebaiknya ada dalam suatu lingkungan *pedestrian mall* antara lain : *pavement*, pohon-pohon peneduh, lampu, penandaan, patung, air muncrat, bangku-bangku, tanaman hias dan pot, telepon, kios, *shelter* dan peneduh, jam, tempat sampah dan kalau memungkinkan air muncrat yang khusus untuk minum.

Selain itu perlu dipertimbangkan pula mengenai sirkulasi udara, pergerakan angin, pergerakan matahari, kelembaban yang ditimbulkan dan lain sebagainya. Sedangkan menurut Brambilla (1977), untuk merancang *pedestrian mall* dengan baik harus ada studi yang lengkap dan terperinci mengenai : transportasi, hal ini untuk menentukan bentuk adaptasi dan menyediakan sistem *traffic* dalam kawasan yang mudah diakses meskipun parkir tidak diperbolehkan di dalamnya.

#### **2.1.6. Kebutuhan Ruang Masyarakat Kota dan *Pedestrian Mall***

Manusia memiliki kebutuhan fisik dan non fisik yang semakin meningkat. Untuk mengembangkan kehidupan dan budayanya, manusia memerlukan suatu tempat yang stabil. Kebutuhan ini akan berbeda pada manusia yang hidup di pedesaan dan yang hidup di perkotaan. Kebutuhan akan tempat ini timbul karena adanya kesadaran yang tumbuh, bahwa suatu tempat tidak hanya bersifat fisik saja (Zahnd, 1999). Disini pengertian *tempat* meluas menjadi suatu sistem "*place*". Suatu *place* adalah sebuah *space* yang

memiliki ciri khas tersendiri (Schulz, dalam Zahnd 1999). Sedangkan menurut Trancik, 1986, sebuah *space* akan ada kalau dibatasi sebagai sebuah *void*, dan sebuah *space* menjadi *place* kalau mempunyai arti dari lingkungan yang berasal dari budaya daerahnya.

Nilai lahan di perkotaan yang semakin mahal menuntut efisiensi dalam penggunaannya. Bahkan pada area-area perdagangan di pusat kota, setiap jengkal lahan diupayakan mendatangkan keuntungan ekonomi mengingat kompensasi yang harus dibayarkan karena tingginya nilai lahan. Pembangunan di kota semula bersifat *horisontal*, kemudian karena keterbatasan dan tingginya nilai lahan menyebabkan pembangunan mengarah *vertikal*. Saat ini pada pusat kota, karena pembangunan secara horisontal maupun vertikal semakin dibatasi secara ketat, pertumbuhannya menjadi *interstisial*. Pertumbuhan *interstisial* berarti intensitas bangunan semakin padat. Masyarakat kota mulai merasakan ruang-ruang publik yang tersisa semakin sedikit.

Konsep *urban* yang berkembang dalam kehidupan modern menuntut adanya taman atau ruang terbuka umum yang nyaman dan dapat dikunjungi oleh masyarakat secara bebas. Kebutuhan pragmatis ekonomis *urban* modern telah mengubah fungsi alun-alun di kota-kota Jawa tidak hanya memiliki konteks spiritual tetapi juga sebagai ruang publik rekreatif (Wirymartono, 1995). Hal ini menunjukkan bahwa pemenuhan kebutuhan akan ruang publik bagi masyarakat kota merupakan hal yang sangat vital.

Pasar juga merupakan ruang publik. Pasar tradisional merupakan area perdagangan publik yang berorientasi keluar, sedangkan *mall* merupakan pasar modern yang berorientasi kedalam. Semua aktivitas dan fungsi di dalam *mall* ditujukan pada kegiatan di dalam *interior* bangunan. Elemen-elemen *urban design* di dalam *mall* antara lain adalah *plasa*. Suatu *plasa* yang baik adalah apabila tempat tersebut bersifat sosial, dengan proporsi yang cukup besar sehingga orang-orang dapat datang secara berkelompok, lebih banyak kemungkinan orang bertemu dengan sesamanya dan saling menyapa. Unsur penting yang menarik orang untuk datang ke suatu *plasa* adalah keberadaan orang-orang lainnya (Whyte, 1980).

Ruang-ruang publik yang dibutuhkan oleh masyarakat kota dapat terletak disepanjang jalan utama suatu *space* dekat dengan pergantian moda kendaraan (pemberhentian bis, stasiun) dan memiliki pergerakan pejalan kaki yang berada di dekatnya. Suatu ruang publik, seperti *pedestrian mall* yang populer dan disukai orang adalah yang lebih banyak memiliki ruang untuk duduk. Bentuknya bisa sekedar peninggian lantai, bangku, kursi (permanen maupun tidak permanen) atau tepian kolam dan lain sebagainya.

Kebutuhan akan ruang publik ini sebaiknya mudah untuk diakses. Oleh karena itu kunci keberhasilan suatu *plaza* atau *mall* adalah *jalan* (bukan *plaza* atau *mall* nya sendiri). (Whyte, 1980). Hubungan *pedestrian mall* dengan jalan harus dirancang secara *integral*. Sedangkan *plaza* atau *pedestrian mall* yang diawali dengan bertemunya jalan dengan *open space* akan sangat berkembang sebagai suatu fasilitas ekonomi.

## 2.2. Revitalisasi Pusat Kota

### 2.2.1. Pengertian Pusat Kota

Sebelum sampai kepada pengertian mengenai pusat kota, terlebih dahulu disajikan pemahaman mengenai kota. Ciri-ciri morfologi, bentuk dan wujud perkotaan dapat sangat berbeda antara suatu wilayah terhadap wilayah lainnya. Akan tetapi beberapa prinsip-prinsip elemen arsitektur perkotaan tetap dapat diamati, dimanapun terlihat dan susunannya. Dalam sejarah kota sudah dibuktikan berkali-kali bahwa setiap budaya mampu membentuk kota serta menyusun polanya dengan cara yang tepat dan baik sesuai prinsip-prinsip universal yang diterapkan secara kontekstual, walaupun rupa bentuk masing-masing sering sangat berbeda dengan yang lain (Zahnd, 1999).

Kota secara umum diartikan sebagai tempat bagi kehidupan perkotaan, yaitu kehidupan dimana lingkungan alam didominasi oleh lingkungan buatan manusia. Fisik kota merupakan hasil aksi dinamika dan kekuatan yang lahir akibat kebutuhan dan tuntutan kehidupan perkotaan. Totalitas fisik kota adalah bentuk kolektif yang merupakan akumulasi komponen selama periode tertentu yang terdiri dari : jalan, bangunan, sistem



komunikasi, utilitas, tempat kerja, rekreasi dan berbagai kegiatan lainnya (Danisworo, 1991).

Pusat kota dapat dipahami sebagai titik tumbuh yang sangat dominan yang mempengaruhi pertumbuhan dan perkembangan kota (Gibberd 1970). Pusat kota sebagai bagian dari suatu kota memiliki ciri khas berkaitan dengan lokasinya yang di bagian pusat kota, ditandai dengan adanya bermacam-macam fungsi kegiatan seperti fungsi administrasi, perdagangan dan jasa, rekreasi, sosial budaya dan intensitas penggunaan lahannya sangat tinggi (Cook, 1980).

Di Indonesia pusat kota dibentuk oleh struktur-struktur yang tetap yaitu : pusat kegiatan perdagangan (pasar), pusat pemerintahan dan pusat peribadatan. Proses desentralisasi kegiatan pelayanan pasar yang semula sebagai pusat kehidupan masyarakat kota lambat laun membuat kota terkotak-kotak secara sosial. Proses desentralisasi struktur-struktur yang lain yang mengikuti menjadikan sulit untuk melokalisir kegiatan kota menjadi besar dan terpusat. Definisi pusat kota menjadi semakin sulit karena apa yang disebut pusat atau daerah perdagangan utama bukanlah tempat tujuan semua warga kota untuk kegiatan sosial kulturalnya (Wiryomartono, 1995).

### **2.2.2. Kebutuhan Merevitalisasi Kawasan Pusat Kota**

Pada awal perkembangan suatu kota, titik tumbuh yang paling awal biasanya ditandai dengan adanya permukiman dan perdagangan. Lokasinya di tepi pantai atau ditepi sungai, oleh karena sarana transportasi awal adalah melalui air. Lokasi kota awal ini kemudian berkembang menjadi pelabuhan komersial dan kota, dimana didalamnya sekaligus terdapat fungsi-fungsi pemerintahan, perdagangan dan peribadatan (Cuttler 1982).

Perkembangan yang terjadi kemudian adalah dengan semakin modern sarana dan prasarana transportasi dan komunikasi, mendorong peran baru perkotaan yang mempengaruhi eksistensi pusat kota lama. Struktur kota memiliki kecenderungan untuk

menyebar, mengakibatkan terjadinya desentralisasi struktur-struktur kota yang penting. Pusat kota lama semakin surut peranannya dan ditinggalkan baik oleh penghuninya (*residential flight*) maupun modal (*capital flight*). Permasalahan umum yang menyebabkan suatu pusat kota lama surut vitalitasnya adalah :

1. Ruang fisik dan aktivitasnya sudah tidak sesuai lagi dengan perkembangan kota.
2. Mahalnya nilai lahan sehingga dinilai tidak ekonomis lagi.
3. Sarana dan prasarana yang sudah “tua”.
4. Sulitnya pencapaian menuju pusat kota.
5. Desentralisasi struktur-struktur utama kota.

Ditengah kecenderungan desentralisasi kegiatan perdagangan, produksi dan pelayanan, citra suatu pusat kota lama terbentuk menjadi suatu museum. Kehidupan pusat kota lama hanya terlihat di hari-hari libur dan akhirnya perannya adalah sebagai obyek bagi kunjungan turis.

Menurunnya vitalitas kawasan pusat kota juga ditandai dengan tidak adanya aktivitas pendukung yang dapat memperkuat ruang-ruang publik kota. Hal ini menguatkan pendapat bahwa aktivitas dan ruang-ruang fisik selalu akan saling melengkapi satu sama lain (Shirvani, 1985). Bentuk (*form*), lokasi (*location*) dan karakter (*characteristics*) dari suatu area yang spesifik akan menarik fungsi (*function*), penggunaan (*uses*) dan aktivitas (*activities*) yang spesifik pula.

### **2.2.3. Revitalisasi dan Konservasi Kawasan**

Pengertian revitalisasi mengandung arti menghidupkan kembali suasana lingkungan agar tidak semakin pudar (Budihardjo, 1997). Terdapat 4 motif yang mendasari dilakukannya revitalisasi (Attoe 1983) yaitu :

1. Melindungi kawasan budaya / bersejarah sebagai suatu “*urban artefact*”.
2. Menjamin variasi dalam bangunan perkotaan sebagai tuntutan aspek estetis dan variasi budaya masyarakat.

3. Motif ekonomi yang menganggap bangunan yang dilestarikan dapat meningkatkan nilainya bila dipelihara dengan baik dan biasanya merupakan suatu investasi yang baik sehingga memiliki nilai komersial yang digunakan sebagai modal lingkungan.
4. Motif simbol yang menganggap bentuk fisik merupakan identitas dari suatu kelompok masyarakat tertentu yang pernah menjadi bagian dari suatu kota.

Pendekatan revitalisasi disini dapat diketahui penanganannya terdiri dari 2 hal, yaitu penanganan fisik bangunan dan penanganan aktivitas. Untuk penanganan fisik kawasan dapat dilakukan dengan prinsip-prinsip konservasi.

Mula-mula konsep konservasi terbatas pada pelestarian dan pengawetan monumen bersejarah (lazim disebut dengan preservasi), yaitu dengan mengembalikan, mengawetkan atau "membekukan" monumen tersebut persis seperti keadaan semula dimasa lampau. Pada perkembangan selanjutnya, konsep konservasi meluas, tidak hanya mencakup monumen, bangunan atau benda arkeologis saja, melainkan juga lingkungan, taman dan bahkan kota bersejarah.

Konservasi merupakan istilah yang menjadi payung dari semua kegiatan pelestarian sesuai dengan kesepakatan internasional yang telah dirumuskan dalam *Piagam Burra* tahun 1981. Beberapa pengertian tentang istilah-istilah dasar yang telah disepakati dalam *Piagam Burra* dicantumkan dibawah ini (Sidharta dan Budihardjo, 1989).

**Konservasi** : adalah segenap proses pengelolaan suatu tempat agar makna kultural yang dikandungnya terpelihara dengan baik. *Konservasi* dapat meliputi seluruh kegiatan pemeliharaan dan sesuai dengan situasi dan kondisi setempat, dapat pula mencakup *preservasi, restorasi, rekonstruksi, adaptasi dan demolisi*.

1. *Preservasi* : adalah pelestarian suatu tempat persis seperti keadaan aslinya tanpa ada perubahan termasuk upaya mencegah kehancuran.

2. *Restorasi / Rehabilitasi* : adalah mengembalikan suatu tempat ke keadaan semula dengan menghilangkan tambahan-tambahan dan memasang komponen semula tanpa menggunakan bahan baru.
3. *Rekonstruksi* : adalah mengembalikan suatu tempat semirip mungkin dengan keadaan semula, dengan menggunakan bahan lama maupun bahan baru.
4. *Adaptasi* : adalah merubah tempat agar dapat digunakan untuk fungsi yang lebih sesuai. Yang dimaksud dengan fungsi yang lebih sesuai adalah kegunaan yang tidak menuntut perubahan drastis atau yang hanya memerlukan sedikit dampak minimal.
5. *Demolisi* : adalah penghancuran atau perombakan suatu bangunan yang sudah rusak atau membahayakan.

Untuk lebih jelasnya pada tabel dibawah ini dijelaskan mengenai tingkat perubahan yang diakibatkan oleh masing-masing kategori kegiatan diatas.

**Tabel II-2**  
**JENIS KEGIATAN DAN TINGKAT PERUBAHAN**

NO.	KEGIATAN	TINGKAT PERUBAHAN			
		TIDAK ADA	SEDIKIT	BANYAK	TOTAL
1.	Konservasi	*	*	*	*
2.	Preservasi	*	-	-	-
3.	Restorasi	-	*	*	-
4.	Rekonstruksi	-	-	*	*
5.	Adaptasi	-	*	-	-
6.	Demolisi	-	-	-	*

Sumber : Sidharta dan Budihardjo, 1989

Ruang lingkup konservasi menurut Sidharta dan Budihardjo (1989) dapat dipilah menjadi 3 golongan, yaitu :

### 1. Satuan Areal

Adalah satuan areal dalam kota yang dapat berwujud sub wilayah kota (bahkan keseluruhan kota itu sendiri sebagai suatu sistem kehidupan). Ini dapat terjadi pada bagian tertentu kota yang dipandang mempunyai ciri-ciri atau nilai khas kota bersangkutan atau bahkan daerah dimana kota itu berada.

### 2. Satuan Pandangan / Visual / Landscape

Adalah satuan yang dapat mempunyai arti dan peran yang penting bagi suatu kota. Satuan ini berupa aspek visual, yang dapat memberi bayangan mental atau image yang khas tentang suatu lingkungan kota. Dalam satuan ini ada 5 unsur pokok penting, yaitu : *path*, *edges*, *district*, *nodes* dan *landmark*. Termasuk golongan ini adalah rute bersejarah atau jalur angkutan tradisional.

### 3. Satuan Fisik

Adalah satuan yang berwujud bangunan, kelompok atau deretan bangunan-bangunan, rangkaian bangunan yang membentuk ruang umum atau dinding jalan. Apabila dikehendaki lebih jauh hal ini bisa diperinci sampai kepada unsur-unsur bangunan, baik unsur fungsional, struktur atau estetis ornamental. Sedangkan secara umum bentuk konservasi meliputi kota dan desa, distrik, lingkungan perumahan, garis cakrawala wajah jalan dan bangunan.

Didalam upaya revitalisasi dibutuhkan penanganan aktivitas yang tepat. Pemilahan jenis aktivitas yang diperbolehkan berlangsung pada area yang sedang ditangani upaya revitalisasinya harus mempertimbangkan fungsi utama kawasan dan penggunaan elemen-elemen kota yang dapat membangkitkan aktivitas ikutan (Shirvani, 1989). Fungsi-fungsi kota yang dapat membangkitkan aktivitas antara lain *department store*, taman rekreasi, pusat kebudayaan, perpustakaan umum dan lain sebagainya. Keberadaan suatu *mall* tidak akan berhasil apabila tidak menghubungkan dua pusat aktivitas. Menutup suatu jalan menjadi area bebas kendaraan akan menciptakan sebuah *mall*, akan tetapi tidak akan menjamin pengunjung akan datang. Jalur suatu *mall* harus menghubungkan 2 *nodes* aktivitas atau harus terdapat *nodes* aktivitas didalamnya seperti layaknya sebuah *department store*. Lalu lalang pengunjung menandakan bahwa suatu ruang atau *space* dimanfaatkan oleh pengunjung.

## 2.3. Kasus-kasus Penerapan *Pedestrian mall* Untuk Revitalisasi Kawasan

### 2.3.1. Dasar Pertimbangan

Paparan kasus-kasus dibawah ini dilakukan untuk memberikan gambaran dan penjelasan yang komprehensif mengenai elemen-elemen desain dan strategi pengembangan suatu *mall*. Jenis-jenis *mall* terdiri dari *full mall*, *semi malls* dan *transit mall*. Seperti telah diketahui, sepanjang Jalan Pasar Baru telah menjadi area bebas kendaraan dan karakter fisik dari koridor tersebut mendekati kepada karakter *full mall*. Oleh karena itu maka dalam menyajikan kasus-kasus dibawah ini dipilih penerapan *full mall* yang ditujukan untuk merevitalisasi suatu kawasan.

Didalam kasus-kasus tersebut terdapat pemahaman, bahwa banyak area perdagangan di pusat kota harus direvitalisasi agar dapat bertahan dan bersaing dengan pusat-pusat perbelanjaan lain di pinggiran kota yang berkembang pada periode berikutnya.

Penyebab penurunan vitalitas kawasan pusat kota antara lain (Rubenstein, 1992) :

1. Kesemrawutan lalu lintas
2. Polusi udara yang tinggi
3. Tidak tersedianya area parkir yang memadai
4. Penurunan kualitas fisik bangunan
5. Penurunan aktivitas perekonomian

Dengan adanya kelemahan sekaligus permasalahan ini kemudian mendorong berbagai pihak untuk menyediakan lingkungan yang nyaman untuk pengunjung, terutama dengan tujuan berbelanja. Hampir seluruh *mall* yang ditampilkan memiliki elemen-elemen pelengkap, antara lain : air muncrat, patung, *pavement* baru, tata hijau, area untuk duduk, area bermain anak-anak, lampu-lampu penerangan, halte-halte yang nyaman dan pusat promosi serta *event-event* kebudayaan. Pembiayaan *mall* dilakukan oleh masyarakat setempat, pemerintah kota, lembaga keuangan, swasta maupun lembaga-lembaga yang berkepentingan dengan berhasilnya revitalisasi kawasan tersebut. Dengan menyediakan

lingkungan yang menyenangkan untuk area perdagangan (termasuk didalamnya kemudahan akses, transit dan parkir) dapat meningkatkan kepercayaan investor dan pembangunan di pusat kota serta memberdayakan *diversifikasi* pajak.

*Mall* dalam kasus yang disajikan ini telah berhasil mengatasi penurunan angka penjualan di pusat kota dan mendatangkan penggunaan pejalan kaki dengan menyediakan sirkulasi yang terpisah antara kendaraan bermotor dan pejalan kaki. Selain itu dapat pula menciptakan kualitas *urban streetscape* dengan kelengkapan serta aktivitasnya dapat meningkatkan pengunjung. Dengan demikian setelah mengetahui satu persatu tentang kasus-kasus ini, akan tergambar lebih jelas mengenai :

1. Faktor-faktor penyebab menurunnya vitalitas kawasan.
2. Strategi pengembangan dan pembiayaan.
3. Partisipasi masyarakat.
4. Elemen-elemen arsitektur.
5. Fungsi-fungsi yang melengkapi / sesuai.
6. Peranan masyarakat dan pemerintah kota.
7. Perubahan setelah revitalisasi berhasil.
8. Aktivitas yang berlangsung.
9. Karakteristik pengunjung.

Kajian kasus-kasus ini merupakan kajian teoritis yang disarikan dari Rubenstein (1992) dan dipilah yang memiliki karakter, potensi dan permasalahan sesuai dengan karakter *pedestrian mall* Jalan Pasar Baru. Kasus-kasus tersebut adalah :

1. Oldtown Mall, Baltimore, Maryland.
2. Michigan Mall, Battle Creek, Michigan.
3. Main Street Mall, Charlottesville, Virginia.
4. Fulton Mall, Fresno, California.
5. Washington Square, Lansing, Michigan.

### 2.3.2. Paparan Proses Perkembangan dan Kondisi Setiap Kasus

#### 2.3.2.1. Oldtown Mall, Baltimore, Maryland

Sebelum menjadi *mall*, kawasan ini merupakan kawasan perbelanjaan dan permukiman yang berusia lama karena sudah berlangsung sejak tahun 1813. Lebih 100 tahun kemudian, yaitu mulai tahun 1940-an area ini mengalami penurunan vitalitasnya. Intensitas perdagangan menurun drastis ditambah pula dengan penurunan kualitas lingkungannya. Sebagai kawasan yang sangat bersejarah karena merupakan salah satu area permukiman asli yang menjadi cikal bakal kota Baltimore, pemerintah kota berkepentingan untuk melakukan revitalisasi kawasan ini. Semua lapisan masyarakat dan pemilik toko dilibatkan dengan melakukan pertemuan-pertemuan rutin yang mengundang semua pihak agar terdapat kesepakatan bersama. Kesepakatan-kesepakatan tersebut menghasilkan strategi pengembangan sekaligus strategi merevitalisasi kawasan. Strategi yang paling utama adalah merencanakan area perbelanjaan ini menjadi *full mall*.

Mulai tahun 1968 proyek Oldtown Mall dimulai. Rancangan dilakukan oleh arsitek bangunan dan arsitek lansekap. Pembiayaannya ditanggung oleh pemerintah kota dan pemilik bangunan dibebani untuk merehabilitasi bangunan sendiri dengan memperoleh bantuan sebagian pembiayaan dari pemerintah kota.

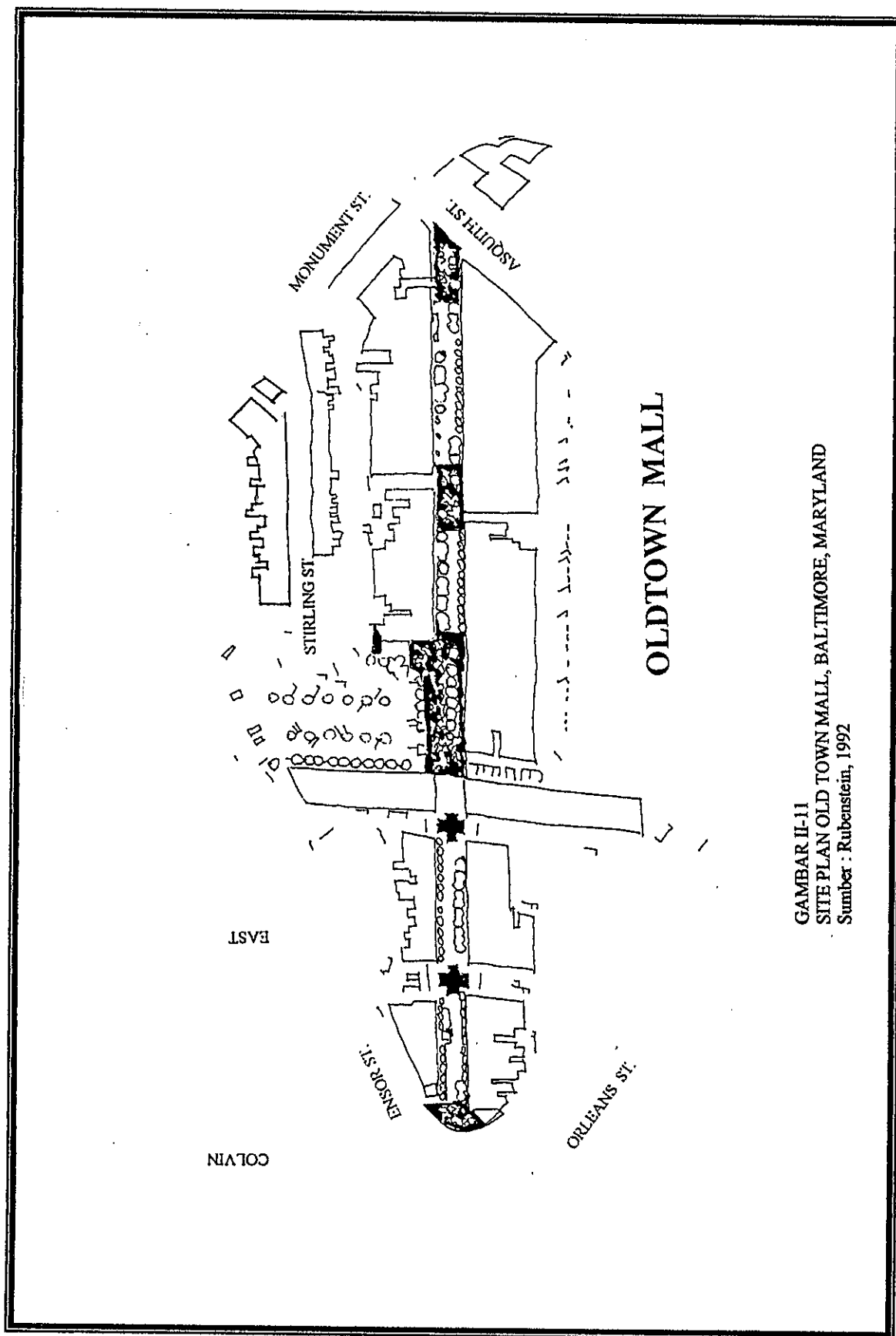
Strategi merubah kawasan ini menjadi *mall* antara lain dengan memindahkan lalu lintas dan menjadikan kawasan ini bebas dari kendaraan sehingga menjadi lingkungan perbelanjaan yang nyaman. *Street furniture* dilengkapi dengan elemen-elemen estetis dan penataan lansekap yang tepat menjadikan keberadaan *mall* ini mampu merevitalisasi kawasan serta mengundang pengunjung untuk datang. Proyek ini selesai pada tahun 1976 dan nilai properti disepanjang *mall* ini naik semenjak proyek selesai. Jumlah properti untuk usaha mengalami kenaikan dan intensitas perdagangan secara signifikan mendatangkan keuntungan secara ekonomi. Untuk memperoleh gambaran lebih jelas mengenai Oldtown Mall ini dapat dilihat pada Gambar II-2 dan Tabel II-3 yang berisi ringkasan kondisi Oldtown Mall dibawah ini.



TABEL II-3  
RINGKASAN PROSES PERKEMBANGAN DAN KONDISI OLDTOWN MALL, BALTIMORE, MARYLAND

NAMA DAN LOKASI	DESKRIPSI	STRATEGI PENGEMBANGAN	ELEMEN-ELEMEN DESAIN	RESTROSPEKSI
<p><b>OLDTOWN MALL, Baltimore, Maryland</b></p> <p>Arsitek : O'Malley and Associates, Inc.</p> <p>Arsitek lansekap : William H. Potts</p> <p>Pembiayaan : Federal Urban Renewal Agency Funds dan Community Development Program Block-Grant Funds.</p> <p>Biaya total \$ 2,6 juta.</p> <p>Selesai tahun 1976.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Merupakan area bersejarah yang memiliki salah satu dari tiga permukiman asli yang kemudian berkembang menjadi kota Baltimore.</li> <li>Panjang seluruh mall lebih kurang 1500 feet, lebar 45 feet.</li> <li>Mall memindahkan traffic yang sebelumnya untuk kendaraan dan truk bongkar muat.</li> <li>Bangunan-bangunan yang ada memiliki arsitektur abad 19 dan mendapat perlakuan renovasi.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tujuan utama perencanaan mall ini adalah untuk merevitalisasi area perbelanjaan Gay Street yang sudah ada sejak tahun 1813 ditandai dengan berdirinya Belair Market.</li> <li>Mulai tahun 1940 an area perbelanjaan dan permukiman mulai mengalami <i>declined</i>.</li> <li>Tahun 1968 proyek Oldtown dimulai. Semua lapisan masyarakat dan pemilik toko dilibatkan. Pertemuan-pertemuan rutin dilakukan dengan mengundang semua pihak untuk mendapatkan kesepakatan.</li> <li>Hasil kesepakatan antara lain berbentuk rencana sebagai berikut :               <ul style="list-style-type: none"> <li>Area parkir <i>off street</i> bermeter disediakan oleh bangunan komersial.</li> <li>Merhabilitasi toko-toko eksisting dengan mengacu pada peraturan kota dan standart khusus eksictior. Ada bantuan pembiayaan bagi rehabilitasi ini.</li> <li><i>Redevelopment</i> lingkungan permukiman sekitar menjadi permukiman baru, taman dan fasilitas publik.</li> </ul> </li> <li>Pengaturan penampakan bangunan, papan iklan, iklan berlampu dan jenis huruf yang digunakan.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Air muncrat dengan <i>sitting area</i> sebagai focal point mall.</li> <li>Menara jam.</li> <li>Batuan sungai yang ditata dengan semburan air.</li> <li><i>Pavement</i>.</li> <li>Banguku-banguk lengkung sekaligus sebagai elemen <i>sculpture</i>.</li> <li>Tanaman.</li> <li>Lampu-lampu penerangan pada <i>pedestrian mall</i>.</li> <li>Lampu-lampu spot.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sejalan dengan pengembangan mall, wajah toko direhabilitasi</li> <li>Nilai properti sepanjang mall tersebut naik sejak proyek selesai.</li> <li>Jumlah properti untuk usaha naik sekitar 10% - 30 %.</li> <li>Properti milik perseorangan tetap diperbolehkan</li> <li>Mall tersebut dinilai berhasil.</li> </ul>

Sumber : Hasil Kajian, Februari 2001 - disarikan dari Rubenstein, 1992



GAMBAR II-11  
 SITE PLAN OLD TOWN MALL, BALTIMORE, MARYLAND  
 Sumber : Rubenstein, 1992

### 2.3.2.2. Michigan Mall, Battle Creek, Michigan

Kasus pembanding Michigan Mall ini terletak di Battle Creek, Michigan, kota dengan 53.500 penduduk dan terletak 100 mil sebelah Barat Detroit. Kasus ini mencerminkan bagaimana upaya revitalisasi dengan menerapkan konsep sebuah *mall* berhasil. Akan tetapi usia keberhasilan tersebut tidak lama karena pada saat berikutnya terjadi perkembangan kota yang secara signifikan mempengaruhi eksistensi Michigan Mall. Disisi lain, tidak seluruh rencana pembangunan yang komprehensif ini terlaksana sehingga berakibat pada kesulitan akses menuju Michigan Mall.

Pada tahun 1959 konsep *mall* dimunculkan oleh para pemilik toko di Battle Creek untuk merevitalisasi area perbelanjaan pusat kota. Setelah pemerintah kota menyetujui, maka pemilik retail menyewa arsitek lansekap dan perencana lalu-lintas untuk mengembangkan rencana tersebut. *Mall* yang direncanakan memanjang pada arteri primer kota sejauh 4 blok dan merupakan gabungan antara tipe *full mall* dan *semi mall*. Pembiayaan ditanggung secara bersama antara pemerintah kota, pengusaha setempat dan lembaga keuangan swasta.

Proyek ini selesai pada bulan Juni 1975 dan dinilai cukup berhasil karena setelah *mall* ini dibuka jumlah pergerakan pejalan kaki meningkat dan penjualan toko-toko utama naik sebanyak 30%. Elemen-elemen *street furniture* ditambah dengan elemen-elemen estetis dan lansekap menjadikan kawasan ini nyaman untuk dikunjungi dan aktivitas berbelanja dapat dilakukan dengan aman. Fungsi-fungsi yang ada disana mengalami perubahan dan saling menyesuaikan dengan kondisi *mall* tersebut. Fungsi *service* dan perkantoran melengkapi fungsi perdagangan dan perbelanjaan.

Pada saat itu *mall* telah berhasil merevitalisasi kawasan. Akan tetapi perkembangan yang terjadi berikutnya diluar perkiraan. Pada tahun 1983 tumbuh pusat aktivitas baru yang sangat kuat yaitu *space retail* baru seluas 1 juta m<sup>2</sup> pada koridor Columbia dan Beckley Road. Lokasinya tidak terlalu jauh dari Michigan Mall dan dengan kondisi yang lebih atraktif ditambah fasilitas dan kemudahan yang lebih menguntungkan menyebabkan

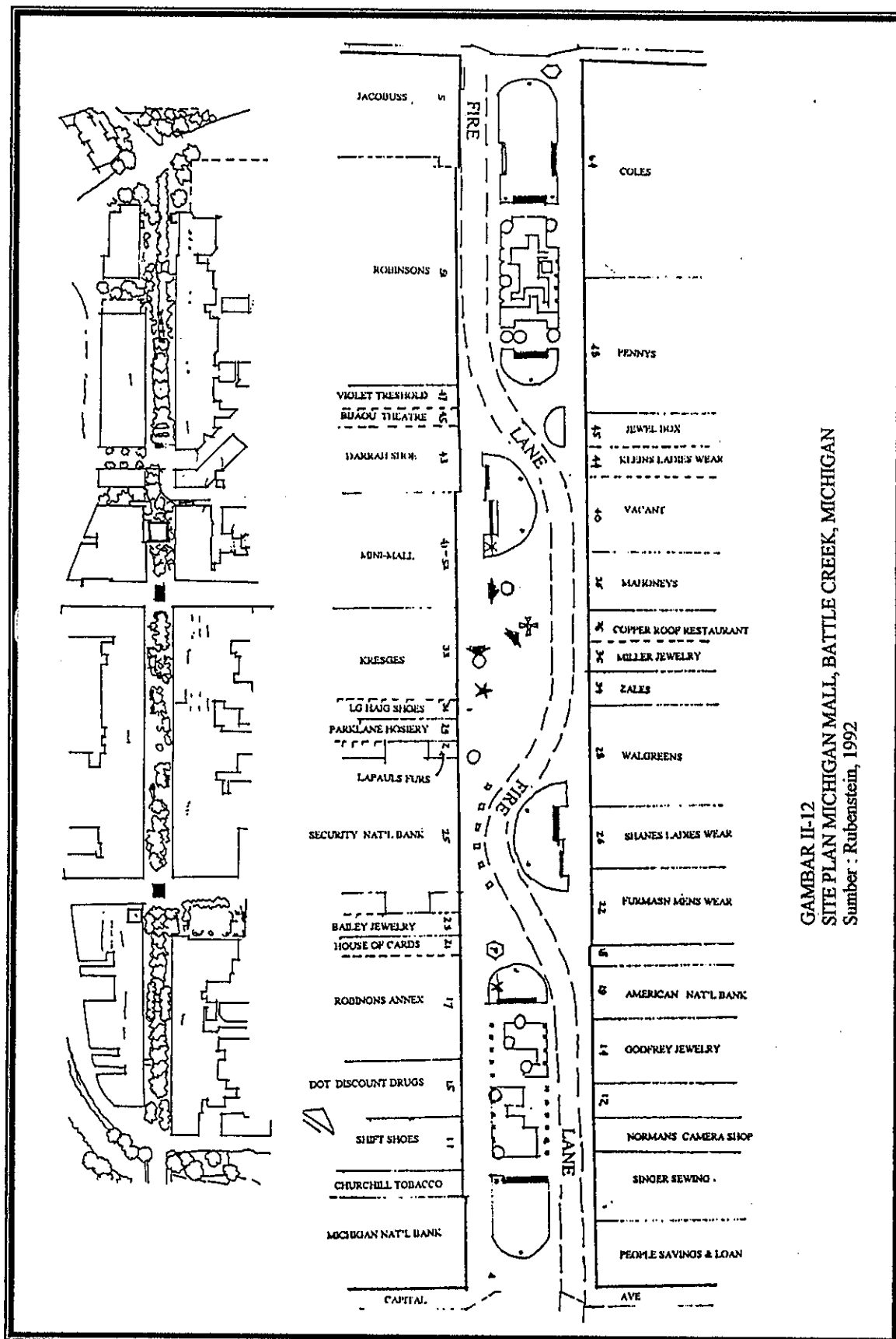
Michigan Mall menurun kembali pamornya. Bangunan-bangunan lebih banyak kosong karena penghuninya lebih tertarik ke tempat baru. Akibat selanjutnya kualitas lingkungan dan penampakan bangunan menurun. Pada perencanaan sebelumnya, Michigan Mall akan dilengkapi dengan *ring road* yang berjarak hanya sekitar 1 blok. Oleh karena pembangunan *ring road* ini gagal dilaksanakan maka akses ke *mall* menjadi lebih jauh dan tidak ada koneksi visual ke *mall* dan *entrance* utama ke kawasan ini. Seiring dengan menurunnya kualitas lingkungan, bangunan dan intensitas perdagangan, pengunjung semakin berkurang.

Untuk memperoleh gambaran lebih jelas mengenai Michigan Mall ini dapat dilihat pada Gambar II-12 dan Tabel II-4 yang berisi kondisi Michigan Mall dibawah ini.

TABEL II-4  
RINGKASAN PROSES PERKEMBANGAN DAN KONDISI MICHIGAN MALL, BATTLE CREEK, MICHIGAN

NAMA DAN LOKASI	DESKRIPSI	STRATEGI PENGEMBANGAN	ELEMEN-ELEMEN	RESTROSPEKSI
<b>MICHIGAN MALL, Battle Creek, Michigan</b>  Arsitek Lansekap : Johnson, Johnson and Roy, Inc.  Perencana Traffic : Harland Bartholomew  Pembiayaan : Dana khusus, Pemerintah Kota dan Swasta  Total Biaya \$ 2 juta  Selesai bulan Juni 1975	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mall dikembangkan untuk merevitalisasi area perbelanjaan pusat kota.</li> <li>▪ Mall memanjang pada arteri primer kota meliputi 4 blok.</li> <li>▪ Memiliki 2 tipe, yaitu : <i>full mall</i> pada blok di pusat <i>mall</i> dan lainnya <i>semi mall</i>.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Tahun 1959 konsep <i>mall</i> dimunculkan oleh para pemilik toko.</li> <li>▪ <i>Department of Housing and Urban Development</i> setuju membantu pembiayaan meskipun bukan berbentuk hibah.</li> <li>▪ Asosiasi pemilik <i>retail</i> menyewa konsultan desain untuk mengembangkan rencana pusat kota tersebut.</li> <li>▪ Pembiayaan bersama :               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sebanyak 45% ditanggung pengusaha.</li> <li>- Sebanyak 45% ditanggung pemerintah kota.</li> <li>- Sebanyak 10% ditanggung pihak swasta yaitu Miller Foundation.</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Air minum</li> <li>▪ Patung / <i>sculpture</i></li> <li>▪ <i>Pavement</i></li> <li>▪ Menara jam</li> <li>▪ Teralis pada taman</li> <li>▪ <i>Sitting area</i></li> <li>▪ Lampu penerangan</li> <li>▪ Tanaman</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Pada tahun I setelah <i>mall</i> dibuka, penjualan toko-toko naik 30%.</li> <li>▪ Jumlah pejalan kaki meningkat.</li> <li>▪ Pada saat berikutnya, ternyata lokasi tersebut tidak lagi kompetitif digunakan sebagai retail dan kantor.</li> <li>▪ Sebanyak 16% ruang untuk retail kosong dan hanya kurang dari 50% digunakan sebagai <i>retail</i>.</li> <li>▪ Keseimbangan aktivitas dicapai dengan adanya fungsi <i>service</i> dan kantor.</li> <li>▪ Harga sewa pada saat itu 40% lebih rendah dari area sekitarnya.</li> <li>▪ Penjualan stabil, tidak meningkat.</li> <li>▪ Kemudian ada pusat aktivitas baru yang berkembang yaitu <i>space retail</i> baru seluas 1 juta m<sup>2</sup> di koridor Columbia dan Beckley Road pada tahun 1983.</li> <li>▪ Penampakan bangunan menurun.</li> <li>▪ Pada perencanaan sebelumnya <i>mall</i> dilengkapi dengan <i>ring road</i> berjarak 1 blok, tetapi tidak dilaksanakan.</li> <li>▪ Oleh karena itu akses menjadi lebih jauh (2blok) dan koneksi <i>visual</i> ke <i>mall</i> menjadi kurang.</li> <li>▪ Tanaman-tanaman yang rimbun dan kurang terawat menghalangi pandangan dan menjadikan <i>mall</i> terasa menakutkan.</li> <li>▪ <i>Full mall</i> tersebut kurang berhasil.</li> </ul>

Sumber : Hasil Kajian, Februari 2001 - disarikan dari Rubenstein, 1992



### 2.3.2.3. Main Street Mall, Charlottesville, Virginia

Kawasan pusat kota yang hidup dan intensitas perdagangannya tinggi, memberikan salah satu keuntungan bagi pemerintah kota yaitu adanya pajak yang diberlakukan disana. Main Street Mall ini berlokasi di Charlottesville, Virginia, kota dengan populasi 45.010 orang dan memiliki latar belakang sejarah yang unik yaitu sebagai kampung halaman Thomas Jefferson. Alasan untuk menjadikan kawasan ini sebagai *mall* adalah :

1. Kawasan ini merupakan kawasan bersejarah yang memiliki struktur-struktur kuno dan harus dipreservasi serta dikonservasi.
2. Menjadikan kawasan pusat kota sebagai tempat yang menyenangkan, bersih, menarik secara visual, aman dan bebas kendaraan bermotor.
3. Penetapan program peningkatan pajak pada kawasan perdagangan dan jasa.

Ide pembangunan dimulai pada tahun 1971 sedangkan untuk perencanaan diserahkan kepada arsitek lansekap dan konsultan ekonomi. Strategi utama *mall* ini adalah pusat kota yang nyaman dan berbudaya serta bersuasana rekreatif. Karakter arsitektur yang tua ditata dan diberikan fungsi baru. Pembangunan dilaksanakan bertahap dan tahap terakhir yaitu tahap III selesai pada tahun 1985. Elemen-elemen desain seperti *street furniture* dan lansekap dilengkapi dengan sentuhan seni antara lain dengan adanya *sculpture*, musik hidup (*live music*) dan teater. Main Street Mall ini berhasil merevitalisasi pusat kota dengan menciptakan tempat yang menyenangkan bagi berbagai aktivitas. Keberadaan *mall* ini telah mendatangkan usaha baru yang berlokasi di pusat kota. Keuntungan ekonomis lain didapat oleh pemilik bangunan adalah meningkatnya penjualan *retail*, properti dan nilai sewa. Revitalisasi ini berhasil menjaga karakter historis kota.

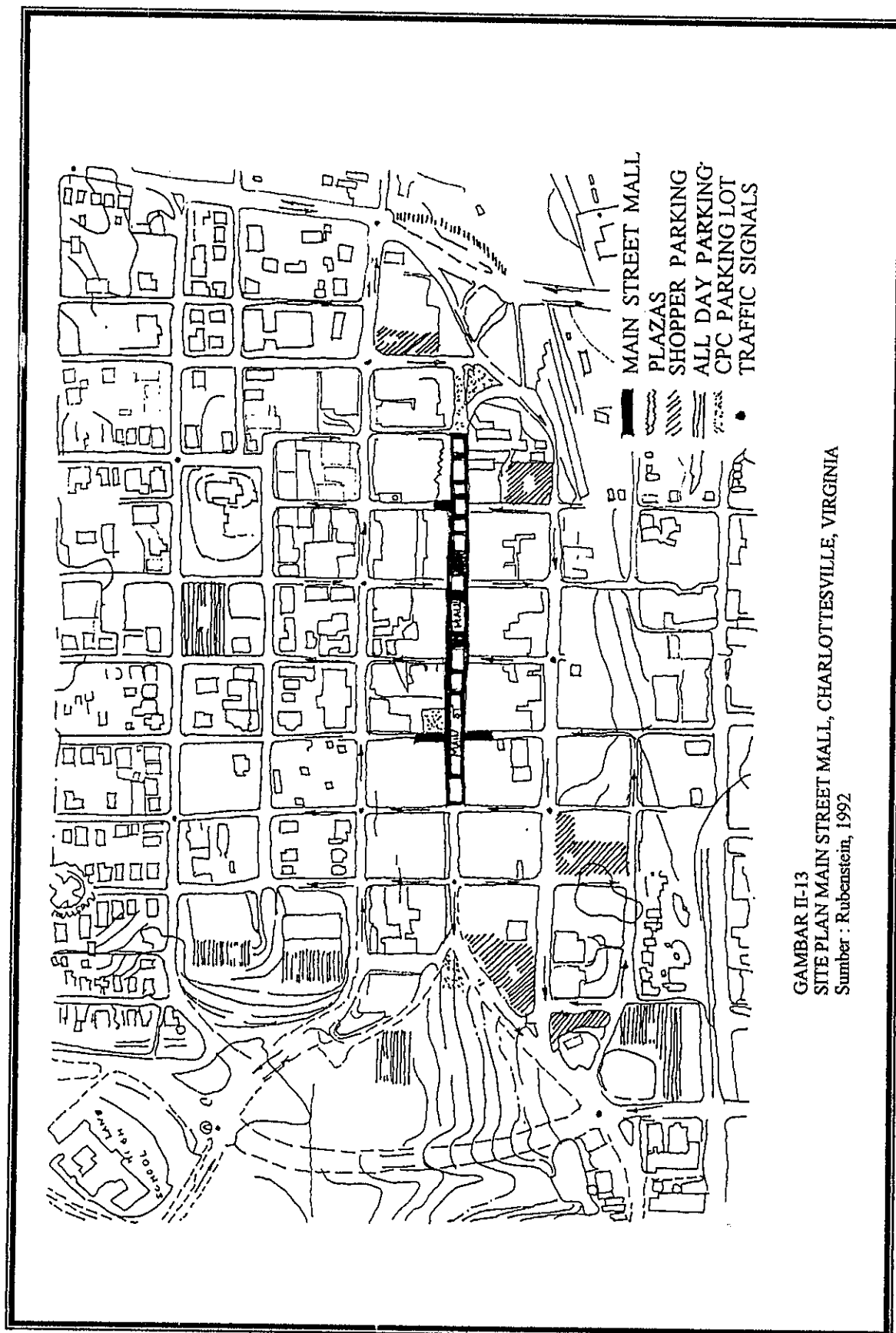
Kerjasama yang baik antara pemerintah kota dan masyarakat setempat membuat investor swasta semakin meningkat. Selain itu, Main Street Mall aman untuk pejalan kaki dan mengundang aktivitas ikutan baru, sehingga orang-orang berdatangan dan akan merasa gembira apabila berkunjung ke area pusat kota. Untuk memperoleh gambaran lebih jelas mengenai Main Street Mall ini, dapat dilihat pada Gambar II-13 dan Tabel II-5 berisi ringkasan kondisi Main Street Mall dibawah ini.

TABEL II-5  
RINGKASAN PROSES PERKEMBANGAN DAN KONDISI MAIN STREET MALL, CHARLOTTESVILLE, VIRGINIA

NAMA DAN LOKASI	DESKRIPSI	STRATEGI PENGEMBANGAN	ELEMEN-ELEMEN DESAIN	RESTROPEKSI
<b>MAIN STREET MALL, Charlottesville, Virginia</b>  Arsitek lansekap : Lawrence Halprin and Associates  Konsultan ekonomi : Hammer, Siller, George and Associates  Phase I selesai tahun 1976 biaya \$ 2 juta  Phase II selesai Juli tahun 1980 biaya \$ 826,000  Phase III selesai Juni tahun 1985 biaya \$ 800,000	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Panjang mall 8 blok dan lebar 60 feet.</li> <li>▪ Aktivitas utama adalah berfungsi sebagai CBD.</li> <li>▪ Latar belakang historis cukup unik yaitu kampung halaman Thomas Jefferson.</li> <li>▪ Fase I terdiri dari 5 blok dibiayai pemerintah kota sebesar 75% dan pemilik bangunan 25%.</li> <li>▪ Fase II berupa tambahan 2 blok.</li> <li>▪ Fase III tambahan 1 blok yang terdiri dari hotel dan conference center.</li> <li>▪ Merupakan tempat terbaik untuk memulai revitalisasi pusat kota dengan harapan bahwa orang-orang akan memanfaatkan pusat kota apabila menjadi tempat yang menyenangkan, antara lain : menarik secara visual, bersih, aman dan bebas kendaraan.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ide pembangunan mall dimulai pada tahun 1971 ketika pemerintah kota menetapkan beberapa program untuk menambah pajak pada CBD.</li> <li>▪ Komisi Pusat Kota dibentuk yang terdiri dari penghuni, pedagang, pegawai pemerintah dan lainnya untuk menentukan konsep bagi upaya revitalisasi pusat kota. Idennya adalah suatu mall.</li> <li>▪ Beberapa usulan konsep mall telah disetujui, antara lain :               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Perdagangan retail dipertahankan dan area tersebut khusus untuk komersial dan budaya.</li> <li>- Area pejalan kaki terpisah dari kendaraan.</li> <li>- Fasilitas lebih baik dari pusat perbelanjaan di pinggiran kota.</li> <li>- Pusat kota harus nampak berbudaya dan bersuana rekreatif, antara lain tercapai dengan adanya seni, sejumlah sculpture, musik dan teater.</li> <li>- Bangunan eksisting lama ditata dan diberikan fungsi baru.</li> <li>- Karakter arsitektural dan sejarah yang ada harus direvitalisasi.</li> </ul> </li> <li>▪ Struktur kuno yang terbentuk pada jalan utama harus dipreservasi dan dikonservasi.</li> <li>▪ Harus ditetapkan kontrol dan review desain.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Pavement</li> <li>▪ Air mancurat</li> <li>▪ Pot bunga</li> <li>▪ Kios</li> <li>▪ Sitting area</li> <li>▪ Lampu penerangan</li> <li>▪ Tanaman</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mall telah menciptakan tempat yang menyenangkan untuk dilakukannya berbagai aktivitas.</li> <li>▪ Penjualan retail, nilai properti dan nilai sewa semakin meningkat.</li> <li>▪ Mall mendatangkan adanya usaha baru yang berlokasi di pusat kota.</li> <li>▪ Dilakukannya aktivitas renovasi oleh pihak swasta.</li> <li>▪ Investasi swasta semakin meningkat.</li> <li>▪ Kombinasi tim pemerintah-swasta yang kompak bekerja dengan baik.</li> <li>▪ Perbaikan perumahan yang signifikan dilakukan di area pusat kota.</li> <li>▪ Revitalisasi berlaku pada lantai atas bangunan hunian.</li> <li>▪ Tujuan mall untuk merevitalisasi pusat kota sangat berhasil.</li> <li>▪ Main Street (jalan utama) aman untuk pejalan kaki dan cukup mengundang bermacam-macam aktivitas, sebagai hasilnya orang-orang berdatangan ke area pusat kota.</li> <li>▪ Revitalisasi juga untuk menjaga agar material baru yang digunakan serasi dengan karakter historis kota.</li> </ul>

Sumber : Hasil Kajian, Februari 2001 - disarikan dari Rubenstein, 1992





#### 2.3.2.4. Fulton Mall, Fresno, California

Fulton Mall ini terletak di Fresno, California dengan populasi penduduknya 307.090 jiwa. Fresno merupakan bagian dari kawasan St.Joaquin Valley yang terletak antara Los Angeles dan San Fransisco. Pada kasus pembanding ini, memperlihatkan bahwa proses perkembangan kota yang menyebar mengakibatkan permukiman ikut menyebar ke segala penjuru kota. Proses berikutnya adalah desentralisasi perdagangan dan jasa yang menyebabkan tumbuhnya sub-sub pusat kota baru. Hal tersebut harus menjadi pertimbangan dalam merevitalisasi kawasan pusat kota lama.

Sebelum menjadi *mall*, kawasan ini mengalami berbagai permasalahan, antara lain :

1. Sebagai jalur perbelanjaan pusat kota, lalu lintas pada kawasan ini selalu macet sehingga menyulitkan pengunjung untuk berbelanja dengan leluasa dan nyaman.
2. Berpindahnya toko-toko perbelanjaan besar ke pinggiran kota yang dinilai lebih menguntungkan.
3. Menurunnya pengunjung yang datang ke pusat kota.

Kondisi seperti ini memacu pemilik toko pada kawasan Fresno untuk mengembalikan kejayaan dan citra distrik perdagangan pada kawasan ini. Strategi pengembangan adalah merevitalisasi kawasan dengan menciptakan *mall* yang bebas kendaraan bermotor. Pada tahun 1958 perencanaan *mall* dimulai dengan diserahkan kepada arsitek dan arsitek lansekap. Tujuan utama merevitalisasi distrik *retail* ini adalah :

1. Mempertahankan pusat kota sebagai tujuan para pejalan kaki.
2. Menyediakan area parkir disekeliling *mall* yang tertata baik.
3. Menata jalur dan sirkulasi kendaraan.

Pembangunan Fulton Mall ini berhasil berfungsi sebagai katalisator pengembangan pusat kota Fresno dan meningkatkan perdagangan *retail* serta jumlah pengunjung. Tingkat hunian dan perubahan fungsi-fungsi bangunan menyesuaikan dengan kondisi *mall*, ditujukan untuk memperkuat karakter Fulton Mall sebagai kawasan perbelanjaan pusat kota.

Fungsi Fulton Mall sebelumnya adalah sebagai pusat eceran regional utama. Akan tetapi dengan adanya desentralisasi eceran yang tumbuh dengan kuat di berbagai tempat dan semakin menjauh dari pusat kota menyebabkan Fulton Mall berkurang peranannya. Setelah tahun 1970-an tingkat hunian menurun dan perkembangan Fulton Mall mengalami stagnasi karena tidak ada pengembangan baru.

Mulai tahun 1989, pemerintah kota merubah strategi revitalisasi dengan menata kembali manajemennya sehingga area *mall* menjadi lebih ekonomis dan menguntungkan. Fulton Mall tidak lagi menjadi pusat perdagangan regional, melainkan area *retail* lokal, perkantoran dan hunian. Selain itu pada Fulton Mall ini dihidupkan kembali even-even perayaan, pameran dan lain sebagainya sehingga menjadi *full pedestrian mall* yang sarat aktivitas sehingga menarik pengunjung berdatangan ke kawasan ini.

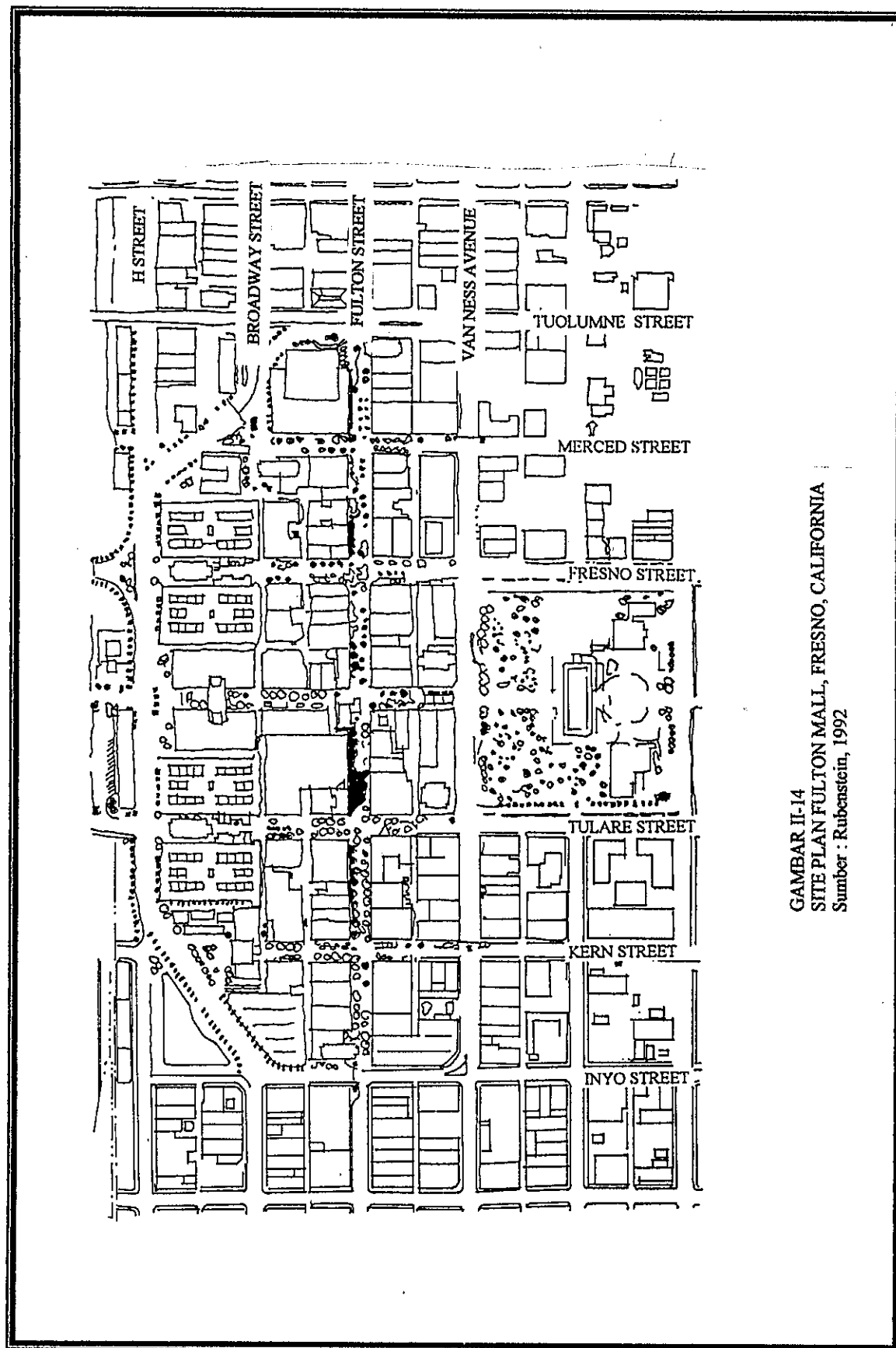
Untuk memperoleh gambaran lebih jelas mengenai Fulton Mall ini, dapat dilihat pada Gambar II-14 dan Tabel II-6 yang berisi ringkasan kondisi Fulton Mall dibawah ini.

TABEL II-6  
RINGKASAN PROSES PERKEMBANGAN DAN KONDISI FULTON MALL, FRESNO, CALIFORNIA

NAMA DAN LOKASI	DESKRIPSI	STRATEGI PENGEMBANGAN	ELEMEN-ELEMEN DESAIN	RESTROSPEKSI
<p><b>FULTON MALL, Fresno, California</b></p> <p>Arsitek : Victor Gruen Associates</p> <p>Arsitek lansekap : Eckbo, Dean and Williams</p> <p>Selesai pada September 1964</p> <p>Pembiayaan : Total biaya \$ 1,6 juta ditanggung oleh Federal Urban Renewal Agency</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ E-lanjut 6 blok</li> <li>▪ Area pejalan kaki bebas dari lalu lintas kendaraan.</li> <li>▪ Area tanpa hambatan bagi pejalan kaki sejauh 0,5 mil.</li> <li>▪ Tujuan utama merevitalisasi distrik <i>retail</i> ini adalah :             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Untuk mempertahankan pusat kota sebagai suatu <i>core superblok</i> yang menjadi tujuan para pejalan kaki.</li> <li>– Untuk menyediakan area gedung parkir disekeliling <i>superblok</i>.</li> <li>– Untuk menata jalur dan sirkulasi jalan besar sekeliling <i>core area</i>.</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Tujuan utama perancangan <i>mall</i> adalah untuk merevitalisasi pusat kota, diawali dengan Fulton Street, yaitu suatu jalur perbelanjaan yang lalu lintasnya macet.</li> <li>▪ Tahun 1956, Sears, Roebuck pindah dari pusat kota ke lokasi pinggiran kota.</li> <li>▪ Tindakan tersebut memacu pemilik toko untuk meningkatkan distrik ini.</li> <li>▪ Tahun 1956 dibentuk <i>Fresno Development Agency</i>, dibentuk pula <i>Downtown Association</i> yaitu suatu organisasi pengusaha dan pemilik bangunan untuk mendukung dilaksanakannya peremajaan.</li> <li>▪ Tahun 1958 <i>Redevelopment Agency dan Downtown Association</i> menyewa konsultan perencana, perencanaan meliputi <i>mall</i> dan seluruh <i>superblok</i> seluas 85 acres.</li> <li>▪ Biaya pengembangan yang mahal mendapatkan kompensasi yaitu naiknya nilai lahan dan bangunan.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Jalan utama</li> <li>▪ <i>Pavement</i></li> <li>▪ Air muncrat</li> <li>▪ Tanaman</li> <li>▪ <i>Sitting area</i></li> <li>▪ <i>Sculpture</i></li> <li>▪ Lampu penerangan disepanjang <i>mall</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Perkembangan distrik Fulton Mall sangat dinamis.</li> <li>▪ Pembangunan <i>mall</i> dan area parkir berfungsi sebagai embrio peremajaan pusat kota.</li> <li>▪ Akhir tahun 60-an sampai dengan awal 70-an, toko-toko disepanjang <i>mall</i> penuh dihuni dan nilai properti meningkat.</li> <li>▪ <i>Mall</i> berfungsi sebagai katalis pengembangan pusat kota dan cukup berhasil.</li> <li>▪ Sejak tahun 1970 sampai dengan pertengahan 80-an ternyata tingkat hunian dan kesibukan mengalami penurunan.</li> <li>▪ Asumsi / prediksi Fulton Mall sebagai pusat eceran utama regional bagi 6 wilayah perdagangan keliru, karena perkembangan wilayah sekitar.</li> <li>▪ Desentralisasi eceran di berbagai tempat tumbuh dan semakin menjauh dari pusat kota.</li> <li>▪ Bisnis dan perdagangan telah meninggalkan Fulton Street, kekosongan ruang kantor mencapai 30%.</li> <li>▪ Pertumbuhan permukiman di pinggiran kota yang pesat mendukung berkembangnya <i>mall</i> didekatnya.</li> <li>▪ Sedangkan permukiman di pusat kota tidak tumbuh lagi.</li> <li>▪ Pada awal 80-an salah satu <i>shopping center</i> besar pindah sejauh 3 mil dan menjadi saingan bagi Fulton Mall.</li> <li>▪ Akhir tahun 80-an <i>departemen store</i></li> </ul>

				<p>terakhir meninggalkan pusat kota.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Pemerintah kota kemudian menyuntikkan dana untuk menata manajemennya sehingga area <i>mall</i> secara ekonomis menjadi lebih menguntungkan.</li> <li>▪ Tahun 1989 konsep distrik Fulton Mall berubah tidak lagi menjadi pusat perdagangan regional melainkan lebih menekankan pada area perdagangan, perkantoran dan hunian.</li> <li>▪ Kunci sukses berikutnya adalah kekuatan budaya yang memegang peranan sangat penting. Caranya dengan menghidupkan kembali even-even perayaan, pameran dan lain sebagainya sehingga area ini menjadi <i>full pedestrian mall</i>.</li> </ul>
--	--	--	--	--

Sumber : Hasil Kajian, Februari 2001 - disarikan dari Rubenstein, 1992



GAMBAR II-14  
SITE PLAN FULTON MALL, FRESNO, CALIFORNIA  
Sumber : Rubenstein, 1992

### 2.3.2.5. Washington Square, Lansing, Michigan

Washington Square disini merupakan *mall* yang dirancang untuk tujuan merevitalisasi pusat kota Lansing. Pada periode tahun 1953-1964 terdapat banyak permasalahan yang terjadi di pusat kota, antara lain :

1. Bangunan-bangunan menurun kualitas fisiknya, rusak dan tidak terpelihara.
2. Lampu penerangan tidak memadai.
3. Meningkatnya kejadian kriminal.
4. Area parkir tidak mencukupi kebutuhan.
5. Kurangnya jumlah populasi dan kegiatan perdagangan yang mengakibatkan pendapatan dari pajak menurun.

Pemerintah kota kemudian merencanakan menciptakan *pedestrian mall* di Washington Square untuk merevitalisasi pusat kota Lansing. Tujuan utamanya adalah meningkatkan pendapatan kota dan menstimulasi investasi bisnis dengan menciptakan kompleks yang nyaman digunakan dan menyenangkan bagi pengunjung. *Mall* ini menciptakan suatu plaza pejalan kaki sepanjang 3 blok dan bagian utamanya berwujud plaza yang sangat meruang. Plaza ini merupakan wadah bagi even-even penjualan dan penyelenggaraan festival *out door*.

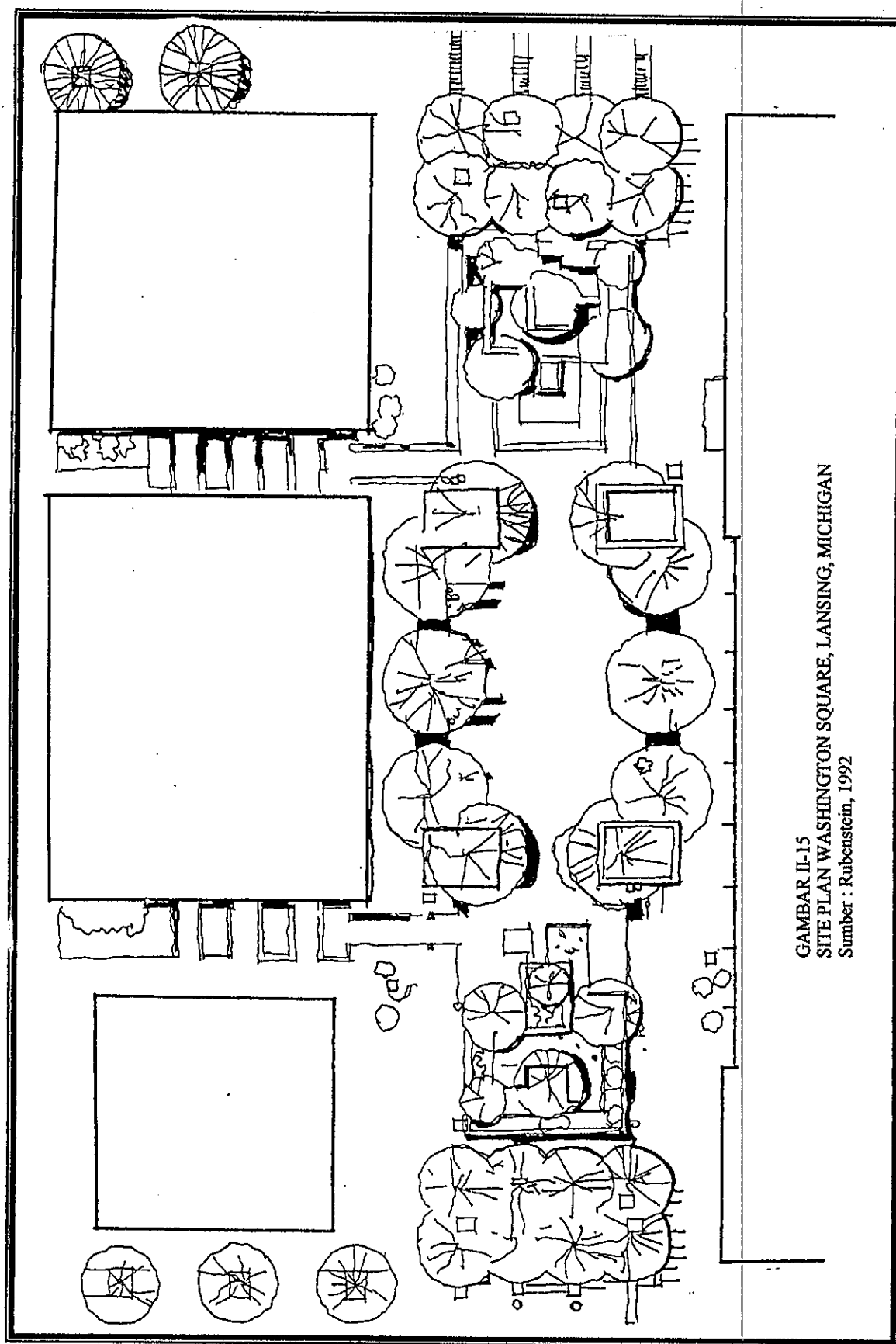
Proyek ini selesai pada bulan September 1973 dan secara nyata *mall* tersebut meningkatkan penampakan fisik kota dan membawa aktivitas ikutan baru. Pengunjung dan pedagang berdatangan sehingga nilai jual dan sewa properti meningkat. Elemen *street furniture*, *pavement*, lanskap dan elemen estetis saling melengkapi untuk memberikan kenyamanan bagi pengunjung. Proyek *pedestrian mall* ini merupakan embrio peremajaan pusat kota Lansing karena setelah Washington Square berhasil, maka perencanaan meluas ke kawasan sekitarnya. Revitalisasi kawasan pusat kota ini dilengkapi dengan jalur transportasi serta fasilitas parkir yang memadai. Pembiayaan utama ditanggung oleh pemerintah kota dan partisipasi masyarakat setempat. Gambar II-15 dan Tabel II-7 dibawah ini akan memperjelas gambaran mengenai Washington Square.

TABEL II-7  
RINGKASAN PROSES PERKEMBANGAN DAN KONDISI WASHINGTON SQUARE, LANSING, MICHIGAN

NAMA DAN LOKASI	DESKRIPSI	STRATEGI PENGEMBANGAN	ELEMEN- ELEMEN DESAIN	RESTROSPEKSI
<p>WASHINGTON SQUARE, Lansing, Michigan</p> <p>Arsitek lansekap : Johnson, Johnson and Roy, Inc.</p> <p>Pembiayaan : Federal Urban Renewal Agency</p> <p>Total biaya \$ 850,000</p> <p>Selesai bulan September 1973</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mall tersebut menciptakan suatu plaza pejalan kaki sepanjang 3 blok (1065 feet) dan lebar 115,5 feet.</li> <li>▪ Mall ini merupakan plaza yang meruang pada 200 blok Washington Avenue, ditujukan untuk even-even penjualan dan festival luar ruangan.</li> <li>▪ Pembangunan Fase I, di sisi utara dibatasi Shiawassee Street dan di sisi Selatan dibatasi Michigan Street.</li> <li>▪ Pembangunan Fase II berupa 2 mall tambahan yang memanjang 3 blok sampai ke Community College Campus Lansing.</li> <li>▪ Pada tahun 1978-1980 Washington Avenue dirancang menjadi 4 area semi mall. Tiga blok untuk jalur traffic dan area parkir. Ada khusus 1 blok yang memiliki 2 jalur traffic dan parkir bermeter.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Tujuan <i>merevitalisasi</i> pusat kota Lansing dengan <i>pedestrian mall</i> adalah untuk meningkatkan pendapatan kota dan menstimulasi investasi bisnis dengan menciptakan suatu kompleks yang nyaman digunakan dan menyenangkan dikunjungi.</li> <li>▪ Pada periode 1953-1964 terdapat beberapa permasalahan yaitu :               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pembayaran pajak menurun</li> <li>- Area parkir tidak memadai</li> <li>- Bangunan-bangunan semakin rusak</li> <li>- Lampu penerangan kurang</li> <li>- Adanya bahaya kebakaran</li> <li>- Kejadian kriminal meningkat</li> </ul> </li> <li>▪ Disusun rencana yang mencakup semua bangunan agar diorientasikan partisipasinya pada <i>mall</i>.</li> <li>▪ Jalur <i>pedestrian</i> dan plaza dirancang untuk memudahkan akses pejalan kaki ke dan dari fasilitas parkir dan ruang-ruang bisnis.</li> <li>▪ Program peremajaan ini juga membangun 5 area parkir yang dapat menampung 4000 kendaraan.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Air murcat</li> <li>▪ Sculpture</li> <li>▪ Area bermain</li> <li>▪ Area pameran</li> <li>▪ Pavement</li> <li>▪ Kios-kios</li> <li>▪ Bangku-bangku</li> <li>▪ Tanaman</li> <li>▪ Lampu penerangan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mall mewadahi bermacam aktivitas</li> <li>▪ Diperluas sampai 3 blok ke utara menyatu dengan <i>pedestrian area</i> Lansing Community College Campus</li> <li>▪ Tahun 1990 dibuka 2 jalur traffic pada 3 blok dengan parkir bermeter yang lebih dekat ke toko-toko.</li> <li>▪ Mall tersebut secara nyata meningkatkan penampilan fisik kota dan membawa aktivitas jalan yang baru.</li> <li>▪ Nilai dan sewa properti meningkat.</li> <li>▪ Mall dianggap berhasil.</li> </ul>

Sumber : Hasil Kajian, Februari 2001 - disarikan dari Rubenstein, 1992





GAMBAR II-15  
SITE PLAN WASHINGTON SQUARE, LANSING, MICHIGAN  
Sumber : Rubenstein, 1992

## 2.4. Resume Kajian Literatur

### 2.4.1. *Pedestrian mall*

Pejalan kaki (*pedestrian*) adalah orang yang melakukan pergerakan di dalam *linkage* perkotaan. Pedestrian dapat memberikan jiwa pada suatu kota karena pergerakannya dapat menghidupkan kota. *Linkage struktural* yang menjadi wadah pergerakan pejalan kaki ini seringkali dikenal dengan sebutan jalur pejalan kaki (*pedestrian ways*). Jalur pejalan kaki yang menyenangkan akan semakin mengurangi ketergantungan terhadap moda kendaraan.

Area yang khusus untuk pejalan kaki juga disediakan, dimana lalu lintas kendaraan sama sekali tidak diperbolehkan melintas serta tempat ini memiliki elemen-elemen desain yang menarik dikenal dengan nama "*mall*". Biasanya terdapat pada area perdagangan dan jasa di pusat kota. *Pedestrian mall* merupakan area khusus bagi pejalan kaki dan umumnya seluruh penggal jalan diisi dengan perabot jalan, tanaman dan fasilitas-fasilitas yang ditujukan untuk pejalan kaki. *Pedestrian mall* ini merupakan salah satu ruang publik yang sangat dibutuhkan bagi masyarakat perkotaan. Masyarakat membutuhkan *space* yang mudah dicapai dan sesuai dengan kebutuhannya. Kunci keberhasilan sebuah *mall* adalah kemudahan akses dan jarak dari jalan.

### 2.4.2. Revitalisasi Pusat Kota

Pusat kota merupakan titik tumbuh paling awal dari suatu perkotaan. Seiring dengan kecenderungan penyebaran peran baru pada kawasan sekitar pusat kota, mempengaruhi eksistensi pusat kota lama. Vitalitas pusat kota semakin menurun sehingga memerlukan upaya-upaya revitalisasi. Salah satu upaya revitalisasi adalah dengan cara menerapkan *pedestrian mall* pada pusat kota. Pada kasus-kasus yang telah diuraikan di depan didapatkan suatu kesimpulan yang menghubungkan adanya *pedestrian mall* dengan kemampuan merevitalisasi suatu kawasan antara lain :

1. Meningkatkan intensitas perdagangan dan jasa.
2. Meningkatkan jumlah pengunjung .
3. Menarik dan menyebarkan pergerakan serta aktivitas.
4. Meningkatkan dan menyebarkan arus kendaraan di sekitar *pedestrian mall*.
5. Merubah fungsi bangunan agar kontekstual dengan kondisi aktual kawasan.
6. Mendatangkan keuntungan ekonomis bagi pemilik bangunan.
7. Melestarikan bangunan-bangunan kuno dan memiliki estetika tinggi.
8. Meningkatkan kualitas dan kuantitas penataan lansekap.
9. Meningkatkan nilai lahan, nilai sewa dan nilai properti.
10. Menggalang partisipasi masyarakat setempat, swasta dan pemerintah kota.
11. Menimbulkan tumbuhnya aktivitas baru sekaligus membuka lapangan kerja bagi masyarakat setempat.
12. Tertatanya sistem lalu lintas (arus, jalur, sirkulasi, parkir, bongkar muat barang) yang lebih terstruktur dengan baik.
13. Dapat ikut serta menjaga karakter historis kota.
14. Meningkatkan pendapatan pajak bagi pemerintah kota.

Dari point-point diatas dapat diketahui komponen-komponen yang berubah setelah suatu konsep *pedestrian mall* diterapkan. Dengan memperhatikan ruang lingkup penelitian serta karakter *pedestrian mall* Jalan Pasar Baru, maka dilakukan penyesuaian kajian komponen-komponen yang dibahas, yaitu :

1. Rancang bangunan.
2. Fungsi bangunan.
3. Pengunjung.
4. Karakter dan sebaran aktivitas.
5. Sarana dan prasarana.
6. Sistem lalu lintas.
7. Partisipasi penghuni bangunan.

Untuk selanjutnya komponen-komponen tersebut menjadi komponen analisis seperti yang dibahas di dalam Bab IV.

### BAB III

## KAJIAN KAWASAN PASAR BARU JAKARTA SEBAGAI WILAYAH PENELITIAN

### 3.1. Tinjauan Historis Kota Jakarta

Masyarakat pertama yang dapat teridentifikasi hidup dengan teratur dan bertempat tinggal tetap di wilayah Jakarta sekarang ini mungkin sekali ialah penduduk kerajaan Taruma Negara. Melihat keadaan daerahnya pada waktu ini, maka letak kerajaan Taruma Negara dibatasi oleh sungai Citarum disebelah Timur, sungai Cisadane di sebelah Barat sedangkan di sebelah Selatan daerah itu berbatasan dengan sungai Ciaruteun.

Pada awal abad ke 16 diketahui muncul pelabuhan Sunda Kelapa yang merupakan salah satu pelabuhan diantara pelabuhan Banten, Pontang, Tangerang dan Cimanuk. Pelabuhan-pelabuhan tersebut berada dalam pengawasan kerajaan Pajajaran. Setelah terjadi perkembangan permukiman di daerah pantai utara teluk Jakarta, maka Sunda Kelapa merupakan kota pelabuhan utama yang menjadi awal perkembangan kota Jakarta sekarang.

Pada tanggal 21 Agustus 1522 dibuat suatu perjanjian yang menyebut orang Portugis akan membuat Benteng di Sunda Kelapa, sedangkan masyarakat Sunda Kelapa akan menerima barang-barang yang diperlukan. Sebelum orang Portugis sempat mendirikan benteng pada tahun 1527, Sunda Kelapa direbut oleh orang-orang Muslim dibawah pimpinan Fatahillah, menantu Sultan Demak, Pangeran Trenggana. Kota ini kemudian oleh Fatahillah diberi nama Jayakarta yang berarti kemenangan mutlak. Pada saat itu, kota dilingkungi oleh pagar bambu dan kemudian sebagian dibuat dari tembok, sehubungan dengan adanya ancaman dari pihak Inggris dan Belanda.

Sejak kedatangan pertama kali pada tahun 1596, baru pada tahun 1617 orang Belanda diperbolehkan berdagang di Jayakarta. Mereka mendapat sebidang tanah di perkampungan orang Cina yang terletak di sebelah Timur sungai. Sejak itu mereka membangun gudang-gudang yang disebut *Nassau* dan *Mauritius* dengan luasan 40 meter

kali 14,4 meter. Bangunan tersebut yang kemudian pinggirannya diperkuat disebut dengan *Het Fort van Jacatra* (benteng Jacatra). Pada tahun 1618 orang-orang Belanda mendapat gangguan dari orang-orang Jayakarta, Banten dan Inggris yang tidak menghendaki didirikannya benteng Belanda. Pada tahun 1619 pecah pertempuran yang disusul dengan penyerbuan, perebutan dan penghancuran kota Jayakarta. Peristiwa tersebut terjadi tanggal 30 Mei 1619, dari saat itulah dimulai pembinaan kota Batavia, yang akan menjadi pusat kekuasaan Belanda. Kota Batavia dibangun sebagai kota Benteng model Eropa dengan tembok tebal di sekelilingnya dan benteng pada sudut-sudutnya. Pusat kota adalah *Stadhuis* atau Balai kota yang sekarang menjadi Museum Jakarta, didepan taman Fatahillah. Diluar benteng berkembang permukiman pribumi, Cina dan Arab.

Kota Batavia ada Pertengahan Abad ke-17 dan ke-18 dibedakan menjadi 2 bagian, yaitu :

- *Kasteel*, kota bagian Timur dan bagian Barat
- *Voorstad*, kota bagian depan, yang terletak disebelah Selatan kota bagian Timur.

Kota tertutup ini tidak efektif lagi. Pada pertengahan abad ke 17 penduduk banyak yang keluar dari kota perbentengan itu dan mengembangkan permukiman baru di Selatan yang lebih sehat. Banyak vila-vila dibangun di sekitar kanal *Molenvliet* (sekarang Jalan Gajahmada – Jalan Hayamwuruk) dan di sisi kiri-kanan Ciliwung dekat Jalan Jayakarta. Tanah-tanah di Senen, Tanah Abang dan Jatinegara mulai dibeli tetapi belum dikembangkan secara intensif. Pada akhir abad ke-18 sempurnalah proses perkembangan kota. Dan menjelang peralihan abad itu terjadi perpindahan besar-besaran ke arah daerah yang lebih tinggi dan sehat, yaitu *Weltevreden*.

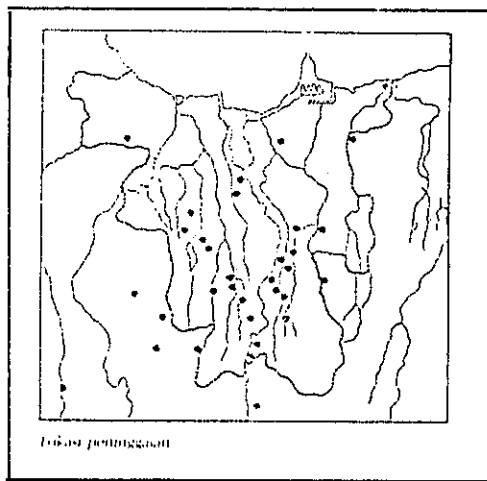
Pada tahun 1807 Gubernur Jenderal Herman Willem Daendels mendapat tugas untuk memperbaiki keadaan dalam kota Batavia atau bila tidak memungkinkan, dapat mengusulkan untuk memindahkan ibukota “koloni milik Belanda di Asia” ke arah manapun di bagian pulau Jawa yang cocok untuk keperluan itu. Berdasarkan instruksi tersebut, Daendels merencanakan untuk mengubah *Weltevreden* menjadi ibukota baru.

Raffles dari pemerintahan Inggris tidak banyak mengubah wajah *Batavia Weltevreden*. Perubahan-perubahan yang terjadi pada *Weltevreden* antara lain : pada tahun 1826 istana *Waterlooplein* selesai, dibelakangnya dibangun petamanan *Du Bus*, pembangunan gereja Katolik di Lapangan Banteng pada tahun 1829, Balai pertemuan perwira disebelah selatan istana *Waterlooplein*, gedung *Hooggerechtshof* dan gereja protestan *Willemskerk*. Pada jaman Gubernur Jenderal Van den Bosch, dibangun benteng *Prins Frederik Hendrik* untuk membuat *Weltevreden* sebuah daerah pertahanan. Tempat tersebut sekarang berdiri Mesjid Istiqlal.

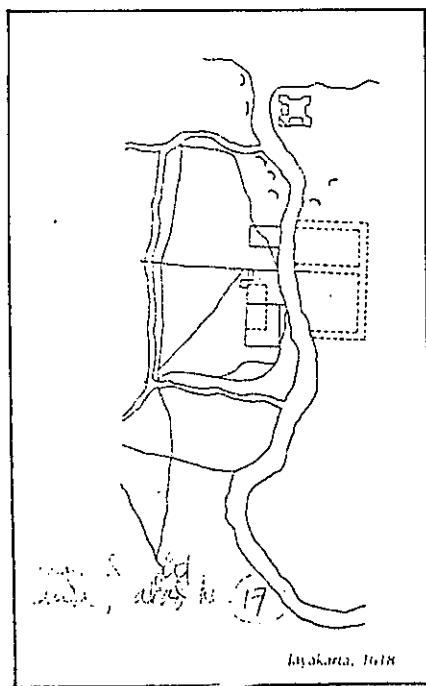
Pada masa awal abad ke-20, rencana perluasan *Gemeente Batavia* telah ditetapkan pada tahun 1917-1918. Perkembangan permukiman-permukiman baru yang lebih terkoordinir mengisi ruang-ruang kota yang semula merupakan kebun. Disamping itu berkembang pula kampung-kampung yang tidak ditata secara ketat dan formal. Struktur kota masih menunjukkan arah perkembangan Utara-Selatan yang kuat.

Sebelumnya, Daendels telah merencanakan *Koningsplein* sebagai pusat pemerintahan dengan segala fasilitas pendukungnya, termasuk bangunan perkantoran dan perusahaan-perusahaan pendukung. Pecahnya Perang Dunia II, tidak memungkinkan terlaksananya rencana penggunaan *Koningsplein*. Disisi lain, pertumbuhan ekonomi yang pesat sejak akhir abad ke-19 mempengaruhi pemekaran kota. Perusahaan-perusahaan perkebunan asing yang besar, bank, perusahaan pertambangan dan pelayaran serta usaha-usaha dagang lainnya memerlukan rumah-rumah, baik untuk kediaman maupun untuk kantor. Pertimbangan-pertimbangan itulah yang menyebabkan timbulnya gagasan pembukaan tanah di sebelah Selatan kira-kira 8 kilometer dari Lapangan Merdeka. Wilayah yang dimaksud ialah tanah Kebayoran seluas 739 Hektar. Pada bulan Pebruari 1949, rencana kota Kebayoran selesai, dilanjutkan peletakan batu pertama untuk pembangunannya pada tanggal 18 Maret 1949. Menurut Rencana Induk (*Master Plan*) tahun 1965-1985, ditentukan agar pemekaran kota seimbang ke segala arah. Titik pancar pengembangan wilayah kota ialah Tugu Nasional, ditengah-tengah Medan Merdeka (dahulu *Koningsplein*). Radius pancar pengembangan wilayah kota yang merata terhadap titik pancar adalah 15 kilometer. Selanjutnya perkembangan didorong agar tidak terlalu

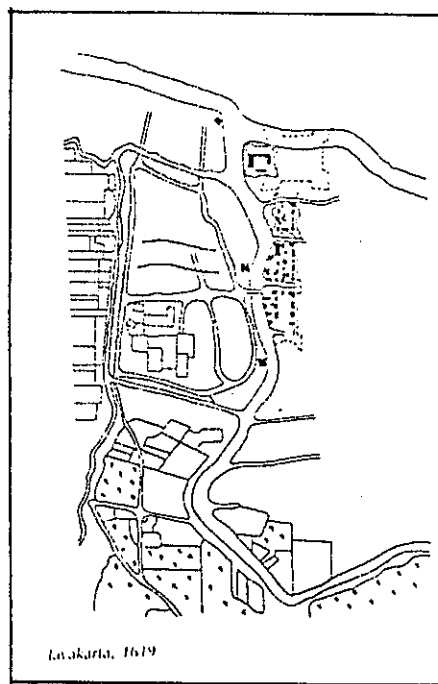
mengarah Utara-Selatan, karena pada tahun enampuluhan telah dibangun jalan lingkar Jakarta sejalan dengan tumbuhnya puluhan real estate. Perkembangan selanjutnya lebih mengarah ke Barat dan Timur yaitu mendekati Tangerang dan Bekasi sesuai dengan Rencana Umum Tata Ruang Jakarta tahun 1985-2005.



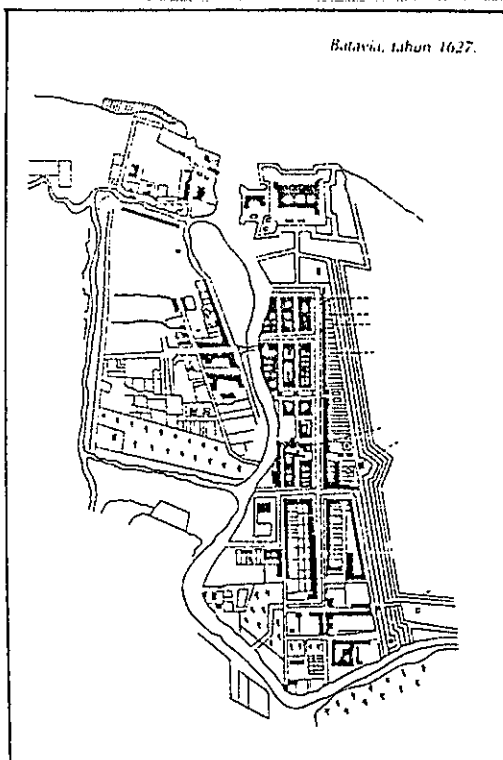
**GAMBAR III-1**  
LOKASI PENINGGALAN BERSEJARAH  
KERAJAAN TARUMANEGARA  
Sumber : Dinas Tata Bangunan dan Pemugaran  
DKI Jakarta, 1990



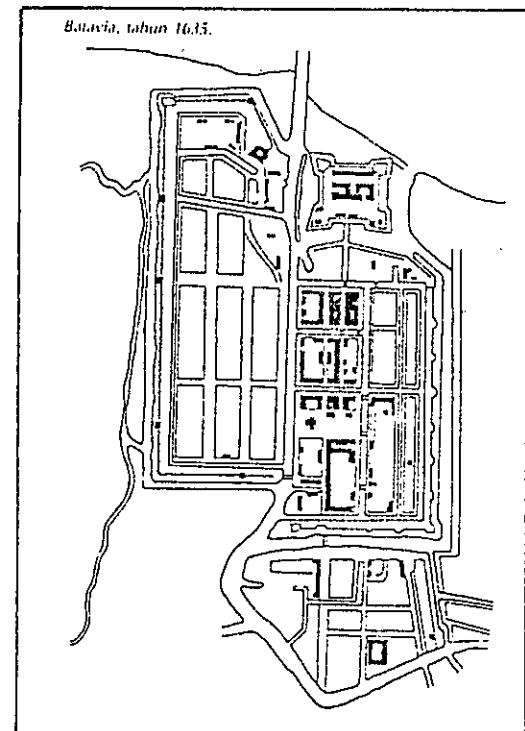
**GAMBAR III-2**  
JAYAKARTA TAHUN 1618  
Sumber : Dinas Tata Bangunan dan Pemugaran  
DKI Jakarta, 1990



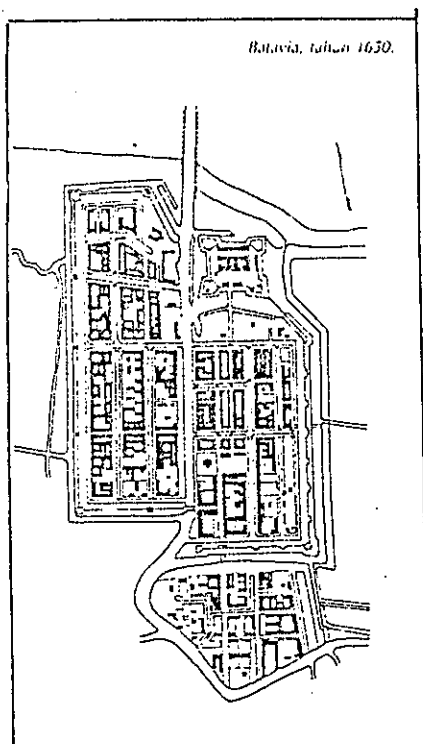
**GAMBAR III-3**  
JAYAKARTA TAHUN 1619  
Sumber : Dinas Tata Bangunan dan Pemugaran  
DKI Jakarta, 1990



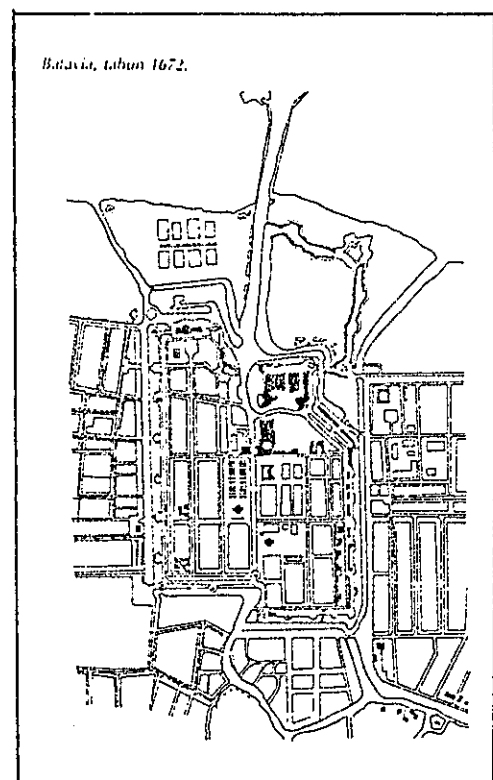
**GAMBAR III-4**  
**PERKEMBANGAN BATAVIA TAHUN 1627**  
 Sumber : Dinas Tata Bangunan dan Pemugaran  
 DKI Jakarta, 1990



**GAMBAR III-5**  
**PERKEMBANGAN BATAVIA TAHUN 1635**  
 Sumber : Dinas Tata Bangunan dan Pemugaran  
 DKI Jakarta, 1990

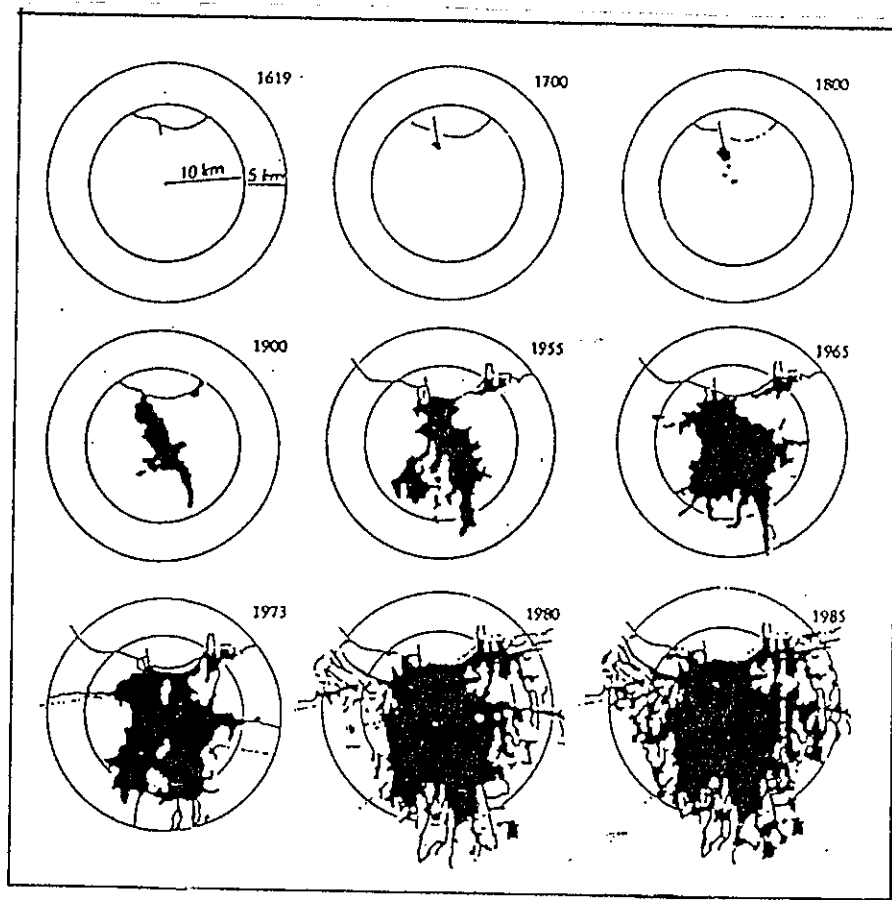


**GAMBAR III-6**  
**PERKEMBANGAN BATAVIA TAHUN 1650**  
 Sumber : Dinas Tata Bangunan dan Pemugaran  
 DKI Jakarta, 1990

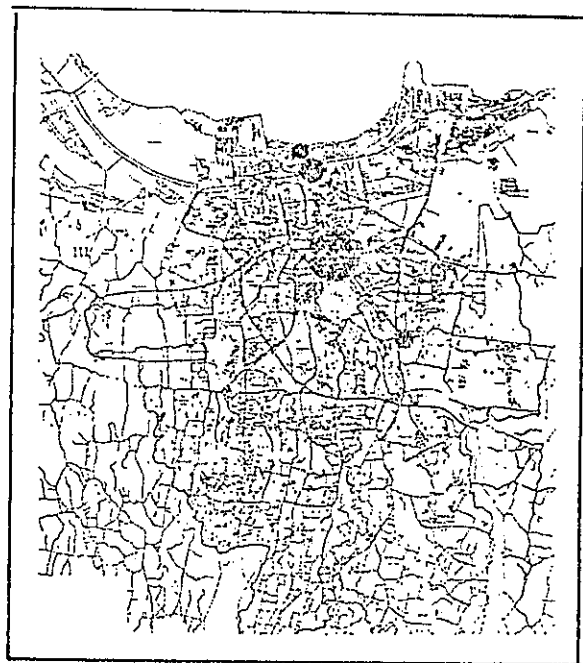


**GAMBAR III-7**  
**PERKEMBANGAN BATAVIA TAHUN 1672**  
 Sumber : Dinas Tata Bangunan dan Pemugaran  
 DKI Jakarta, 1990





**GAMBAR III-8**  
**PERKEMBANGAN KOTA JAKARTA TAHUN 1619-1985**  
 Sumber : Dinas Tata Bangunan dan Pemugaran  
 DKI Jakarta, 1990



**GAMBAR III-9**  
**KOTA JAKARTA ABAD 20-AN**  
 Sumber : Dinas Tata Bangunan dan Pemugaran  
 DKI Jakarta, 1990

### 3.2. Gambaran Umum Kota Jakarta dan Kebijakan Penataan Ruang

Kota Jakarta dengan luas wilayah 62.028,76 Ha secara administratif terdiri dari 5 Kotamadia, 43 Kecamatan dan 265 Kelurahan. Lingkup administratif wilayah kota Jakarta dibatasi :

- Sisi Utara : Laut Jawa
- Sisi Timur : Kotamadia Bekasi
- Sisi Selatan : Kotif Depok dan Kabupaten Bogor
- Sisi Barat : Kotif Tangerang

(Lihat Peta III-1).

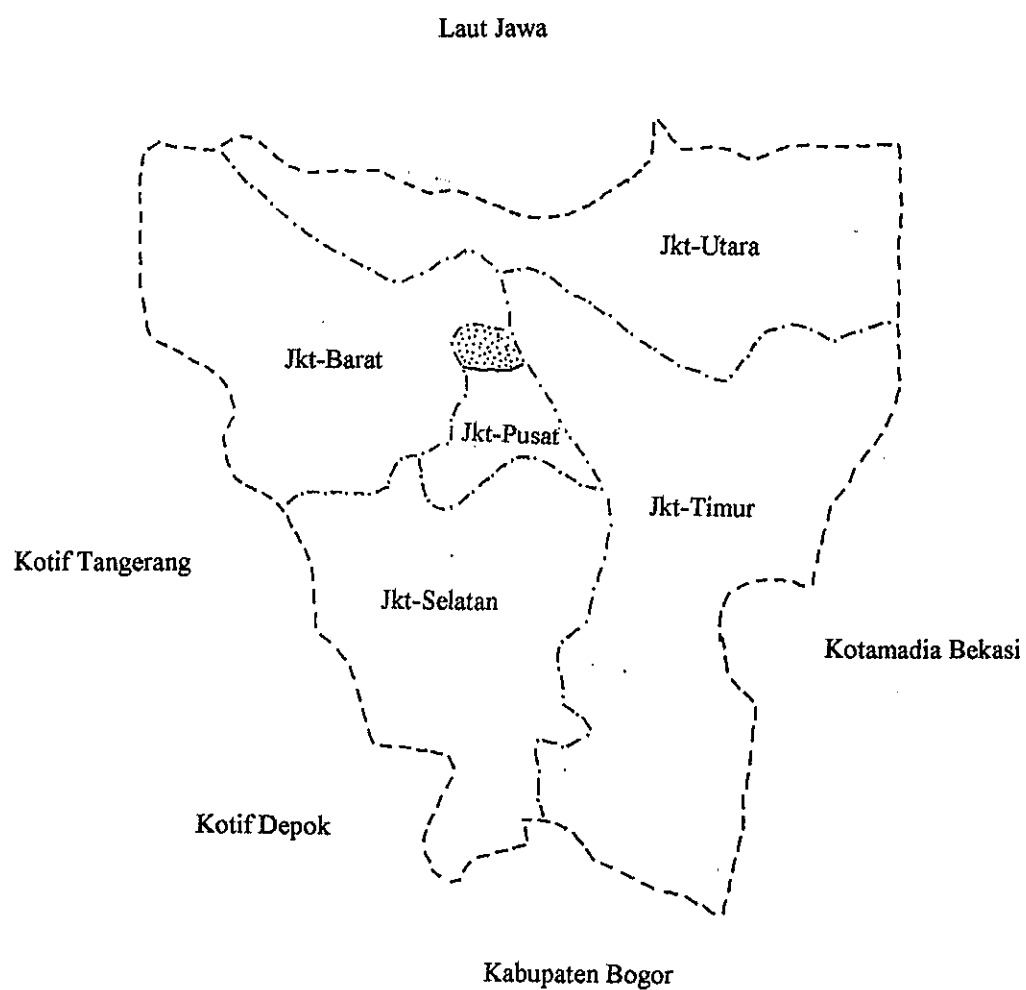
Secara topografis, Jakarta merupakan dataran rendah pada sisi Utara dan dikelilingi perbukitan dan pegunungan pada bagian Selatan. Sebanyak 40% dari seluruh luas wilayahnya memiliki topografi yang rendah. Sementara itu pemanfaatan lahan di kota Jakarta dapat dilihat pada Tabel III-1 dibawah ini.

TABEL III-1  
PENGUNAAN LAHAN KOTA JAKARTA TAHUN 1999

NO	JENIS PENGUNAAN	LUAS AREA (Ha)	PROSENTASE (%)
1	Perumahan dan fasilitasnya	25.716,97	39,55
2	Fasilitas umum	2.952,09	4,54
3	Jasa / komersial / perkantoran	4.467,14	6,87
4	Karya pemerintahan	409,65	0,63
5	Karya industri / pergudangan	3.439,77	5,29
6	Campuran perumahan / bangunan umum	2.392,88	3,68
7	Campuran perumahan / industri	1.560,57	2,4
8	Campuran bangunan umum / industri	1.098,90	1,69
9	Perumahan dengan KDB rendah	4.421,63	6,8
10	Bangunan umum dengan KDB rendah	2.516,43	3,87
11	Industri dengan KDB rendah	58,52	0,09
12	Hijau tanpa bangunan	6.489,39	9,98
13	Jalan dan saluran	7.627,31	11,73
14	Saluran, sungai, waduk	1.872,69	2,88
	Jumlah	65.023,94	100,00

Sumber : Dinas Tata Kota DKI Jakarta, 1999

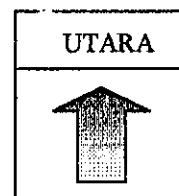
**PETA III-1**  
**WILAYAH DKI JAKARTA**  
Sumber : Dinas Tata Kota DKI Jakarta



**KAWASAN PASAR BARU**

Batas Propinsi

Batas Kotamadia



Selain itu apabila dibagi kedalam rincian pemanfaatan lahan kering di DKI Jakarta adalah sebagai berikut (Lihat Tabel III-2) :

TABEL III-2  
LUAS LAHAN KERING MENURUT PENGGUNAANNYA  
DKI JAKARTA TAHUN 1999

NO	JFNIS PENGGUNAAN	KODIA JAK-SEL (Ha)	KODIA JAK-TIM (Ha)	KODIA JAK-PUS (Ha)	KODIA JAK-BAR (Ha)	KODIA JAK-UT (Ha)	JML (Ha)
1	Pekarangan/lahan untuk bangunan dan halaman	5.100,00	10.700,00	3.957,00	7.452,00	9.200,00	36.409,00
2	Lahan tegal/kebun	824,00	968,00	34,00	556,00	522,00	2.904,00
3	Lahan ladang/huma	-	-	-	-	64,00	64,00
4	Lahan penggembalaan / padang rumput	-	-	-	-	10,00	10,00
5	Rawa-rawa/yang tidak ditanami	59,00	240,00	311,00	-	550,00	1.160,00
6	Tambak	-	-	-	-	100,00	100,00
7	Kolam/tebat/empang	112,00	32,00	-	23,00	35,00	202,00
8	Lahan yang sementara tidak diusahakan	106,00	296,00	420,00	57,00	240,00	1.119,00
9	Lahan tanaman kayu-kayuan/hutan rakyat	69,00	16,00	98,00	-	281,00	464,00
10	Perkebunan	-	-	-	-	-	-
	JUMLAH	6.270,00	12.252,00	4.820,00	8.088,00	11.002,00	42.432,00

Sumber : Survei Pertanian, Luas Lahan Menurut Penggunaannya di Jawa Tahun 1999, BPS-Jakarta

Dari kedua tabel tersebut dapat dilihat bahwa tidak seluruh lahan di Jakarta merupakan lahan yang dimanfaatkan untuk bangunan / halaman, masih terdapat lahan untuk usaha pertanian maupun tambak yang dibudidayakan. Lahan terbuka hijau masih ada yang dimungkinkan dimanfaatkan untuk kepentingan masyarakat banyak. Disisi lain, tidak tertutup kemungkinan terjadi peningkatan prosentase lahan yang digunakan untuk area terbangun mengingat perkembangan penduduk Jakarta dari tahun ke tahun semakin meningkat. Hal tersebut nampak pada Tabel III-3 dibawah ini.

Sebagai kota metropolitan, Jakarta memiliki potensi sekaligus permasalahan mendasar yang berkaitan dengan penyediaan sarana dan prasarana kota yaitu jumlah dan kepadatan penduduk yang sangat tinggi. Besarnya jumlah penduduk ini merupakan potensi untuk penyediaan angkatan kerja dan sasaran konsumen.

Disisi lain juga dapat menimbulkan permasalahan yaitu :

- Tidak semua penduduk merupakan individu berpendidikan dan memiliki ketrampilan yang siap kerja.
- Keterbatasan penyediaan sarana dan prasarana permukiman.
- Keterbatasan penyediaan fasilitas umum.
- Keterbatasan penyediaan fasilitas kota (transportasi dan lain sebagainya).

TABEL III-3  
PERKEMBANGAN PENDUDUK DKI JAKARTA TAHUN 1995-1999

TAHUN	WILAYAH LUAS (km2)	JAK-PUS 4.820	JAK-UT 15.411	JAK-BAR 12.615	JAK-SEL 14.537	JAK-TIM 18.769	DKI-JKT 66.152
	Jumlah	1.117.747	1.118.560	1.473.050	1.903.014	1.934.874	7.547.245
1995	Kepadatan	232	73	117	131	103	114
	Jumlah	1.115.263	1.119.212	1.482.200	1.911.223	1.939.952	7.567.850
1996	Kepadatan	231	73	117	131	103	114
	Jumlah	1.112.418	1.205.416	1.496.507	1.913.615	1.985.604	7.713.560
1997	Kepadatan	231	78	119	132	106	117
	Jumlah	1.109.429	1.286.445	1.497.076	1.916.422	1.967.714	7.777.086
1998	Kepadatan	230	83	119	132	105	118
	Jumlah	1.107.606	1.387.469	1.499.973	1.985.587	1.991.895	7.972.530
1999	Kepadatan	230	90	119	137	106	121

Sumber : Informasi Ketatakotaan DKI Jakarta 1999, Dinas Tata Kota DKI Jakarta

Dari segi arsitektur kota, pada wilayah pusat kota yang merupakan cikal bakal pertumbuhan kota, masih banyak terdapat bangunan bersejarah yang merekam perkembangan kota dari masa ke masa. Potensi ini masih banyak dimiliki, tetapi juga dalam keadaan terancam oleh desakan kepentingan ekonomi, mengingat bangunan lama tersebut membutuhkan perawatan mahal tetapi kurang menguntungkan secara ekonomis. Nilai lahan yang mahal semakin menyulitkan kelangsungan keberadaan bangunan-bangunan lama tersebut.

Pemerintah DKI Jakarta telah memiliki SK Gubernur Jakarta tahun 1975 no. D.IV.6098/a/33/1975 yang memuat peraturan-peraturan pemugaran berdasarkan golongannya terhadap bangunan-bangunan kuno. Golongan-golongan pemugaran dibagi menjadi 4 yaitu :

- *Golongan A*

Bangunan bersejarah atau bangunan yang sangat baik nilai arsitekturnya. Bangunan tersebut tidak boleh ditambah, diubah, dibongkar atau dibangun baru.

- *Golongan B*

Kelompok bangunan-bangunan yang bernilai atau yang mempunyai ciri tertentu dari suatu masa, dengan struktur yang masih baik yang bersama-sama membentuk lingkungan yang serasi. Bangunan tersebut tidak boleh diubah badan utamanya, struktur utama atap maupun pola tampak mukanya. Perubahan susunan ruang dalam, perubahan bagian belakang serta penggantian elemen-elemen yang rusak diperkenankan asal tidak melanggar peraturan bangunan dan tidak merusak keserasian lingkungan. Suasana dan nilai-nilai lingkungan perlu dipertahankan dengan cara memelihara, mengembangkan atau memperbaiki bangunan, agar kembali menjadi satu kesatuan dengan lingkungan ruang hidup yang serasi.

- *Golongan C*

Bangunan-bangunan yang sudah banyak berubah atau bangunan yang kurang serasi dengan pola tampak disekitarnya atau bangunan yang karena kondisinya sukar dipertahankan sebagai golongan pemugaran B. Bangunan-bangunan tersebut boleh diubah atau dibangun baru, dalam perubahan tersebut harus disesuaikan pada tampak disekitarnya, sehingga membentuk lingkungan yang baik dan serasi.

- *Golongan D*

Bangunan-bangunan yang sudah berubah sama sekali nilai lingkungannya atau karena lokasinya sukar dipertahankan dan perlu dikembangkan secara lain. Bangunan-bangunan golongan D boleh dibangun baru sesuai dengan rencana kota dengan memperhatikan skala lingkungannya sehingga tidak mengganggu lingkungan pemugaran sekitarnya.

### **3.2.1. Kebijakan Penataan Ruang**

Skenario penataan ruang Jakarta telah disusun berdasarkan pada Rencana Umum Tata Ruang DKI Jakarta 1985-2005, oleh karena itu kebijaksanaan penataan ruang mengacu kepada hal tersebut yang didalamnya tercantum sebagai berikut :

## 1. Pelaksanaan Pembangunan Fisik

Untuk melaksanakan pembangunan fisik, ditetapkan arahan yang berdasarkan pada 3 pendekatan pembangunan, yaitu :

- Pendekatan Kawasan, merupakan pembangunan yang mencakup areal yang relatif luas (kawasan) dan menuntut keterlibatan lintas sektoral sehingga perlu dilakukan secara terpadu.
- Pendekatan Superblok, merupakan pembangunan dengan areal lebih sempit namun mencakup banyak persil dengan penggunaan campuran, intensitas tinggi dan penataannya dilakukan sekaligus.
- Pendekatan Sektoral, merupakan cara pembangunan infrastruktur yang melibatkan berbagai sektor terkait.

## 2. Cara Pembangunan

Keterbatasan lahan kota Jakarta tidak sebanding dengan kebutuhan lahan yang dapat menampung pertumbuhan dan perkembangan aktivitas sosial ekonomi yang sangat besar. Oleh karena itu pembangunan fisik kota Jakarta didorong pada pembangunan fisik secara vertikal, baik ke atas maupun ke bawah.

## 3. Fungsi Kota

Fungsi kota Jakarta diarahkan kepada fungsi sebagai *service city*. Kegiatan perekonomian primer diarahkan pada perdagangan sebagai pusat distribusi barang dan jasa (perdagangan), perkantoran, lembaga keuangan, pariwisata dan pusat informasi serta pelatihan. Aktivitas sektor sekunder diarahkan pada industri. Akan tetapi industri tersebut hanya pada jenis-jenis industri yang hemat lahan, tidak menimbulkan polusi dan menggunakan teknologi tinggi.

## 4. Kawasan Pusat Perkotaan

Sebagian besar wilayah Jakarta Pusat merupakan wilayah yang berada di dalam jaringan jalan lingkar dalam. Wilayah ini merupakan kawasan pusat perkotaan utama. Untuk pengembangannya diarahkan secara campuran antara pusat-pusat aktivitas sosial ekonomi dengan permukiman. Terjadinya perubahan fungsi lahan terutama permukiman yang beralih menjadi komersial menyebabkan terjadinya kecenderungan penurunan jumlah penduduk. Oleh karena itu pengembangannya diupayakan dengan mengembalikan lagi kawasan permukiman dengan meremajakan kawasan

permukiman kumuh menjadi kawasan permukiman berkepadatan tinggi. Caranya dengan membangun rumah-rumah susun terutama rumah susun sederhana. Dengan demikian kelangsungan aktivitas dapat terjadi merata sepanjang siang dan malam serta mengurangi area-area yang menjadi kawasan “mati” di malam hari. Hidupnya kembali aktivitas suatu kawasan dapat mendorong tumbuhnya aktivitas sosial ekonomi yang mampu menyerap lapangan kerja.

## 5. Pedestrianisasi

Untuk menciptakan suasana lingkungan kehidupan kota yang ramah dan akrab, baik antar warga kota maupun antar bangunan fisik kota dengan warga kota dilakukan upaya yang dapat meningkatkan kualitas manusiawi kota. Salah satunya dengan cara pedestrianisasi yang diterapkan di kawasan pusat kota serta pusat-pusat aktivitas perkotaan di semua wilayah.

### 3.2.2. Kebijakan Penataan Sektor Perdagangan dan Jasa

Didalam RUTR DKI Jakarta tahun 1985-2005, disebutkan sentra kegiatan di Jakarta secara umum dapat diklasifikasikan kedalam bentuk :

- Sentra Utama (Sentra Primer)
- Sentra Sekunder
- Sentra Tertier
- Sentra Lingkungan (Sentra Lokal)

Sedangkan bagi daerah-daerah tertentu terdapat sentra kegiatan yang mempunyai ciri terpusat pada bagian kawasan jalan, terutama pada persimpangan jalan sehingga membentuk sebuah pertumbuhan memanjang (*ribbon*).

Kebijakan penyebaran tempat kerja sektor perdagangan dan jasa sampai tahun 2005, untuk setiap sentra adalah sebagai berikut :



### A. Sentra Primer

Diharapkan sektor formal besar memegang peranan yang paling kuat dalam angkutan pelayanan dan spesifikasinya, sedangkan sebagai penunjangnya dilengkapi oleh sektor formal kecil dalam batasan tertentu. Sesuai dengan arah pengembangan kota ke Barat dan Timur Jakarta, maka perlu dibangun sentra primer baru di bagian Barat dan Timur Jakarta. Pembangunan ini diharapkan dapat mendesentralisasikan pusat kegiatan. Dengan demikian maka akan terdapat 6 (enam) buah sentra primer dan 2 (dua) buah sentra primer baru, yaitu (Lihat Peta III-2):

1. Sentra Primer Glodok
2. Sentra Primer Tanjung Priok
3. Sentra Primer Senen
4. Sentra Primer Tanah Abang
5. Sentra Primer Jatinegara
6. Sentra Primer Manggarai
7. Sentra Primer Barat
8. Sentra Primer Timur

### B. Sentra Sekunder

Sentra sekunder mempunyai jangkauan pelayanan lokal kurang lebih dalam lingkup kecamatan di Kota Jakarta. Pada sentra sekunder akan diarahkan kegiatan-kegiatan sebagai berikut :

- Sektor informal dan formal diatur secara seimbang.
- Sektor formal besar diharapkan dapat cukup berperan pada sentra ini.
- Sektor formal kecilpun dapat mempunyai peran yang cukup berarti.

### C. Sektor Tertier dan Sektor Lingkungan

Jangkauan pelayanan yang diberikan kedua jenis sentra ini lebih bersifat lokal khusus. Sentra tertier melayani kebutuhan penduduk pada tingkat kelurahan, sedangkan sentra lingkungan merupakan sentra untuk melayani kebutuhan penduduk setempat (*neighbourhood*).

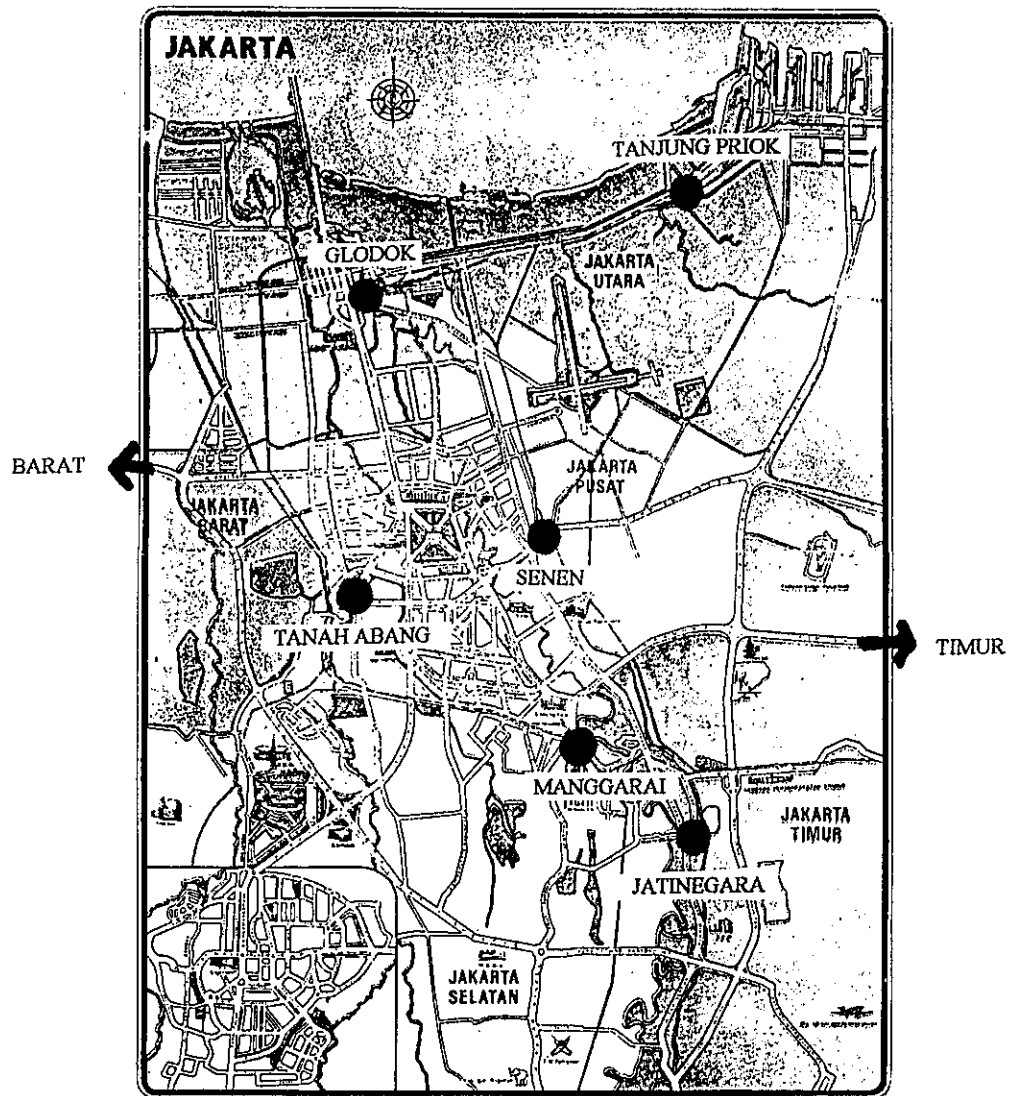
### D. Ribbon ( R = Pertumbuhan memanjang)

Pengembangan tempat kerja pada sentra ini agar selalu memperhitungkan kemungkinan tumbuhnya kegiatan sektor informal.

PETA III-2

LOKASI SENTRA-SENTRA PRIMER DI JAKARTA

Sumber : RUTR DKI Jakarta Tahun 1985-2005



Untuk mendapatkan gambaran tentang penyebaran tempat kerja menurut sektor dapat dilihat pada Tabel III-4 dibawah ini.

**TABEL III-4**  
**PENYEBARAN TEMPAT KERJA SETIAP SEKTOR MENURUT JENIS SENTRA**  
**DI DKI JAKARTA**

JENIS SENTRA		Informal Tidak Tetap		Informal Tetap		Formal Kecil		Formal Besar		Jumlah		LUAS (Ha)
		%	Jiwa	%	Jiwa	%	Jiwa	%	Jiwa	%	Jiwa	
PERDAGANGAN	Sentra Primer	5	15.465	-	-	10	20.620	30	61.861	10.9	97.946	118.30
	Sentra Sekunder	35	108.256	-	-	15	30.930	30	61.861	23.3	201.047	252.20
	Sentra Tertier	-	-	25	77.326	20	41.240	-	-	8.6	118.566	92.80
	Sentra Lokal	-	-	40	123.721	25	51.551	-	-	12.4	175.272	134.10
	Ribbon	60	185.582	35	108.256	30	61.861	40	82.480	44.8	438.179	483.90
JASA	Sentra Primer	5	36.085	-	-	10	48.114	30	144.341	8.2	228.540	174.60
	Sentra Sekunder	35	252.598	-	-	15	72.171	30	144.341	22.7	469.110	483.00
	Sentra Tertier	-	-	25	180.427	20	96.228	-	-	9.4	276.655	200.10
	Sentra Lokal	-	-	40	288.683	25	120.284	-	-	13.7	408.967	292.10
	Ribbon	60	433.024	35	252.597	30	144.341	40	192.456	46.0	1.022.418	980.20

Sumber : Laporan Tim Sektor Perdagangan – Rencana Induk DKI Tahun 2005

### 3.3. Gambaran Umum Kotamadia Jakarta Pusat

Kotamadia Jakarta Pusat memiliki luas wilayah 48,20 Ha terdiri atas 8 Kecamatan dan 44 Kelurahan. Ruang Lingkup wilayah Jakarta Pusat dibatasi secara administratif oleh :

- Sisi Utara : Kotamadia Jakarta Utara
- Sisi Timur : Kotamadia Jakarta Timur
- Sisi Selatan : Kotamadia Jakarta Selatan dan Jakarta Timur
- Sisi Barat : Kotamadia Jakarta Barat

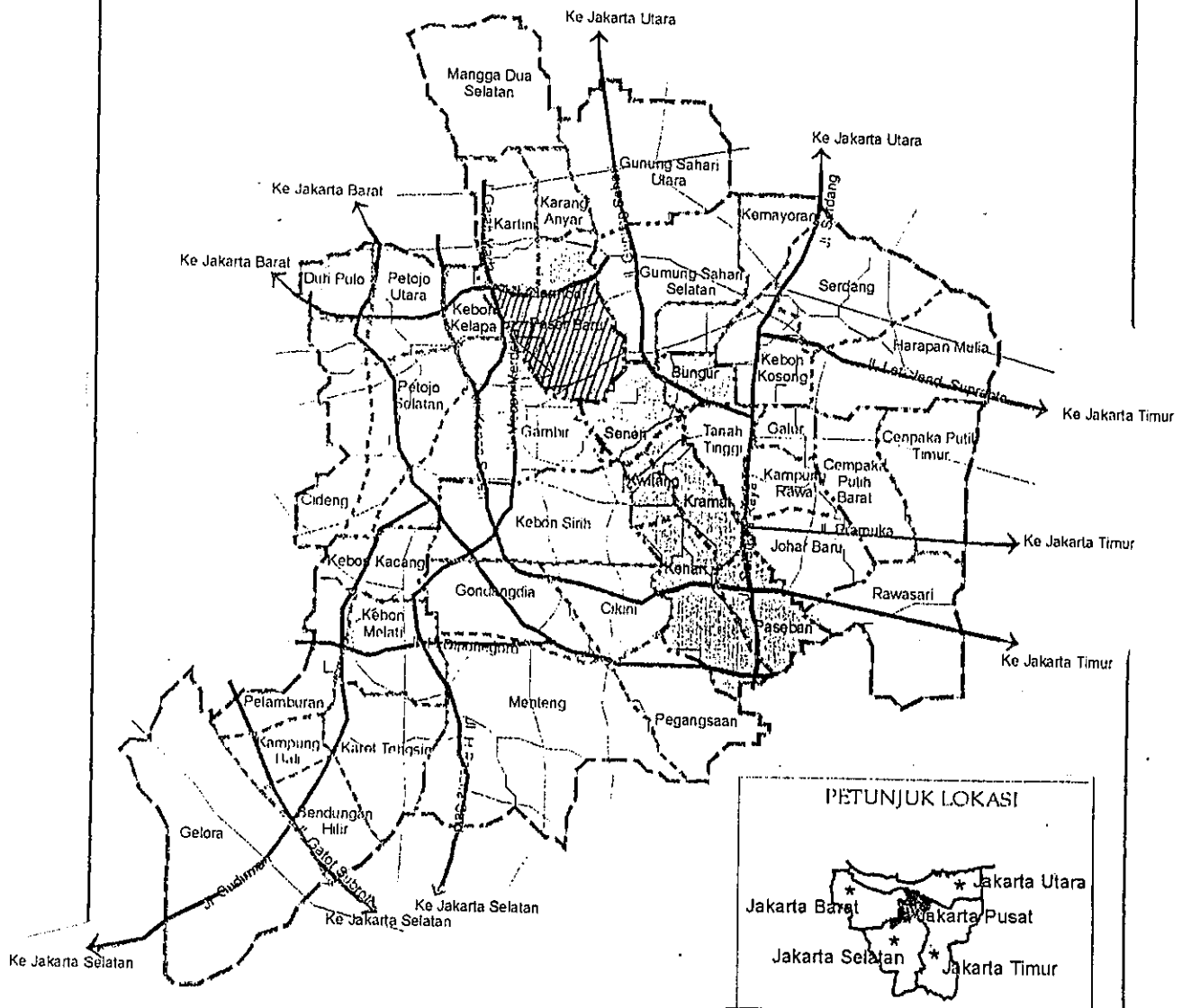
(Lihat Peta III-3)

Jakarta Pusat merupakan wilayah yang termasuk paling awal pertumbuhannya dan merupakan embrio perkembangan kota Jakarta sehingga berkembang lebih pesat dibandingkan wilayah lainnya. Penggunaan tanah di Kotamadia Jakarta Pusat sangat beragam tetapi prosentase terbesar adalah untuk perumahan seperti yang nampak pada Tabel III-5 dibawah ini.

## PETA LI-3

## WILAYAH KOTAMADYA JAKARTA PUSAT

Sumber : Dinas Tata Kota DKI Jakarta



## KETERANGAN

- : Batas Kotamadia Jakarta Pusat
- - - : Batas Kecamatan
- : Batas Kelurahan
- == : Jalan-Jalan Utama
- == : Jalan-jalan Lokal
- == : Jalan Lingkungan

UTARA	SKALA
	KM 0 12,7 meter
	1 : 1.000.000

**TABEL III-5**  
**LUAS WILAYAH DAN PROSENTASE LUAS TANAH MENURUT PENGGUNAANNYA PER**  
**KECAMATAN DI WILAYAH KOTAMADIA JAKARTA PUSAT TAHUN 1999**

KECAMATAN	LUAS WILAYAH	JENIS PENGGUNAAN					JML
		PERUMAHAN	INDUSTRI	PERKANTORAN	TAMAN	LAINNYA	
Tanah Abang	9.31	65.14	6.33	9.14	2.12	17.27	100
Menteng	6.53	73.57	0.17	10.00	1.45	14.81	100
Senen	4.22	59.43	4.75	26.52	-	9.30	100
Cempaka Putih	4.69	58.69	12.59	21.70	1.06	5.67	100
Johar Baru	2.38	81.23	4.25	6.28	2.05	6.20	100
Kemayoran	7.25	65.75	3.71	12.04	2.56	15.94	100
Sawah Besar	6.22	71.30	1.06	17.34	3.82	6.48	100
Gambir	7.60	51.50	-	22.22	15.85	10.43	100
<b>JUMLAH</b>	<b>48.20</b>						

Sumber : Statistik Wilayah Kotamadia Jakarta Pusat Tahun 1999 – BPS Kotamadia Jakarta Pusat

Perkembangan penduduk di wilayah Jakarta Pusat juga mengalami perubahan yang signifikan. Terdapat beberapa kecamatan yang kepadatan penduduknya mengalami penurunan dan ada yang meningkat. Tabel III-6 dibawah ini memperlihatkan fluktuasi jumlah dan kepadatan penduduk pada tahun 1991, 1995 dan 1999.

**TABEL III-6**  
**LUAS WILAYAH, JUMLAH PENDUDUK DAN KEPADATAN PENDUDUK**  
**DI WILAYAH KOTAMADIA JAKARTA PUSAT TAHUN 1991, 1995, 1999**

KECAMATAN	LUAS WILAYAH	TAHUN 1991		TAHUN 1995		TAHUN 1999	
		JUMLAH PENDUDUK	KEPADATAN	JUMLAH PENDUDUK	KEPADATAN	JUMLAH PENDUDUK	KEPADATAN
Tanah Abang	9.31	280.855	21.574	186.733	20.057	174.406	18.733
Menteng	6.53	115.419	17.675	113.755	17.420	113.309	17.352
Senen	4.22	129.291	30.638	126.917	30.075	125.715	29.790
Cempaka Putih	4.69	87.458	18.648	89.686	19.123	89.562	19.096
Johar Baru	2.38	114.045	47.918	108.669	45.659	107.797	45.593
Kemayoran	7.25	231.241	31.835	235.817	32.526	239.327	33.011
Sawah Besar	6.22	141.743	22.788	142.833	22.964	141.311	22.719
Gambir	7.60	125.698	16.539	118.130	15.543	116.179	15.287
<b>JUMLAH</b>	<b>48.20</b>						

Sumber : Laporan Kelurahan – Mantri Statistik Kecamatan  
 Statistik Wilayah Kotamadia Jakarta Pusat Tahun 1991, 1995, 1999

Pada beberapa Kecamatan penduduk mengalami penurunan karena adanya perubahan guna lahan, antara lain lahan untuk permukiman beralih menjadi perkantoran / perdagangan. Selain itu juga karena mengikuti lokasi dimana penduduk mencari tempat untuk mendapatkan nafkah.

Potensi yang dimiliki dan permasalahan yang dihadapi oleh Kotamadia Jakarta Pusat hampir sama dengan yang ada pada seluruh wilayah DKI Jakarta. Pada umumnya ada 4 hal yaitu : penduduk, bangunan fisik, transportasi serta sarana dan prasarana.

Secara khusus, pada wilayah Jakarta Pusat kepadatan bangunan sangat tinggi mengingat perkembangan pembangunan fisik berawal pada wilayah ini. Secara intens perubahan lahan permukiman menjadi bangunan komersial dan perkantoran telah menggeser penduduk ke arah pinggiran Jakarta. Nilai lahan yang sangat tinggi merupakan faktor utama terjadinya tekanan ekonomis pada keberadaan bangunan yang tidak menghasilkan keuntungan finansial. Wilayah Jakarta Pusat memiliki kekayaan arsitektural kota yang merekam perjalanan panjang sejarah kota Jakarta. Hal tersebut saat ini menjadi terancam oleh desakan ekonomis untuk merubah fungsi dan wujud bangunan lama menjadi bangunan komersial. Bangunan-bangunan pencakar langit yang dibangun saat ini merupakan salah satu jawaban dari RUTR DKI Jakarta 1985-2005 yang mengarahkan bangunan berkembang secara vertikal, mengingat pertumbuhan fisik bangunan secara horisontal sudah tidak mungkin lagi. Keberadaan bangunan pencakar langit ini juga memperkuat kesan sebagai bagian dari citra kota Jakarta dan sebagai etalase kehidupan masyarakat kota.

Paradigma pembangunan bangunan komersial yang ada saat ini adalah berorientasi kepada pengunjung tetapi bersifat internal. Bangunan-bangunan *superblok* melakukan kegiatannya berorientasi kedalam sehingga tidak ada interaksi dengan aktivitas yang ada di luar. Hal tersebut menyebabkan kota Jakarta menjadi tidak manusiawi.

Perubahan guna lahan dari tahun ke tahun di wilayah Jakarta Pusat menunjukkan bahwa lahan hijau dan ruang terbuka untuk umum semakin berkurang. Ruang publik beralih kedalam *mall-mall* yang berfungsi sebagai *public space* bagi sebagian kecil masyarakat. Sedangkan bagi masyarakat kebanyakan yang termasuk kedalam golongan berpendapatan rendah, ruang-ruang publik dan terbuka hijau untuk beraktivitas semakin tidak tersisa.

### 3.4. Kondisi Umum Kelurahan Pasar Baru dan Kebijakan Penataan Ruang

Luas wilayah Pasar Baru secara administratif adalah 188,95 Ha dengan batas-batas sebagai berikut

- Sisi Utara : Jl. Lautze Raya
- Sisi Timur : Kali Ciliwung
- Sisi Selatan : Kali Lio, Jl. Abdurahman Saleh
- Sisi Barat : Jl. Layang Kereta Api

Secara topografis, ketinggian tanah di wilayah Pasar Baru antara 0–10 m diatas permukaan laut, jarak dari garis pantai kurang lebih 1,5 km. Kelurahan Pasar Baru termasuk dalam wilayah Kecamatan Sawah Besar Kotamadia Jakarta Pusat. Terdiri dari 8 RW, 76 RT dan pada tahun 1999 jumlah penduduknya adalah 16.821 orang dengan kepadatan 89 jiwa / Ha. Sedangkan data lapangan terakhir (Pebruari 2001) jumlah penduduk adalah 17.023 orang terdiri dari 3481 Kepala Keluarga. Kepadatan penduduk mencapai 90 orang / Ha. Sebagian besar lahan di Pasar Baru dimanfaatkan untuk perumahan dan perkantoran, sedangkan sisanya untuk ruang terbuka. Penggunaan tanah di Kelurahan Pasar Baru dapat dilihat pada Tabel III-7 dibawah ini.

TABEL III-7  
LUAS WILAYAH DAN PROSENTASE LUAS TANAH MENURUT PENGGUNAANNYA  
DI KELURAHAN PASAR BARU TAHUN 1999

Luas Wilayah	JENIS PENGGUNAAN										Jumlah
	Perumahan		Industri		Perkantoran		Taman		Lainnya		
	Ha	%	Ha	%	Ha	%	Ha	%	Ha	%	
188,95	113,37	60	-	-	66,13	35	9,45	5	-	-	100

Sumber : Laporan kelurahan Mantri Statistik Kecamatan – Statistik Wilayah Kotamadia Jakarta Pusat 1999

Untuk masalah kependudukan, dapat dijelaskan mengenai jumlah penduduk yang dirinci menurut jenis kelamin dan penduduk yang melakukan migrasi.

TABEL III-8  
JUMLAH PENDUDUK MENURUT JENIS KELAMIN DAN RASIO JENIS KELAMIN  
DI KELURAHAN PASAR BARU TAHUN 1999

LAKI-LAKI	PEREMPUAN	JUMLAH	RASIO JENIS KELAMIN
7.906	8.915	16.821	0.89

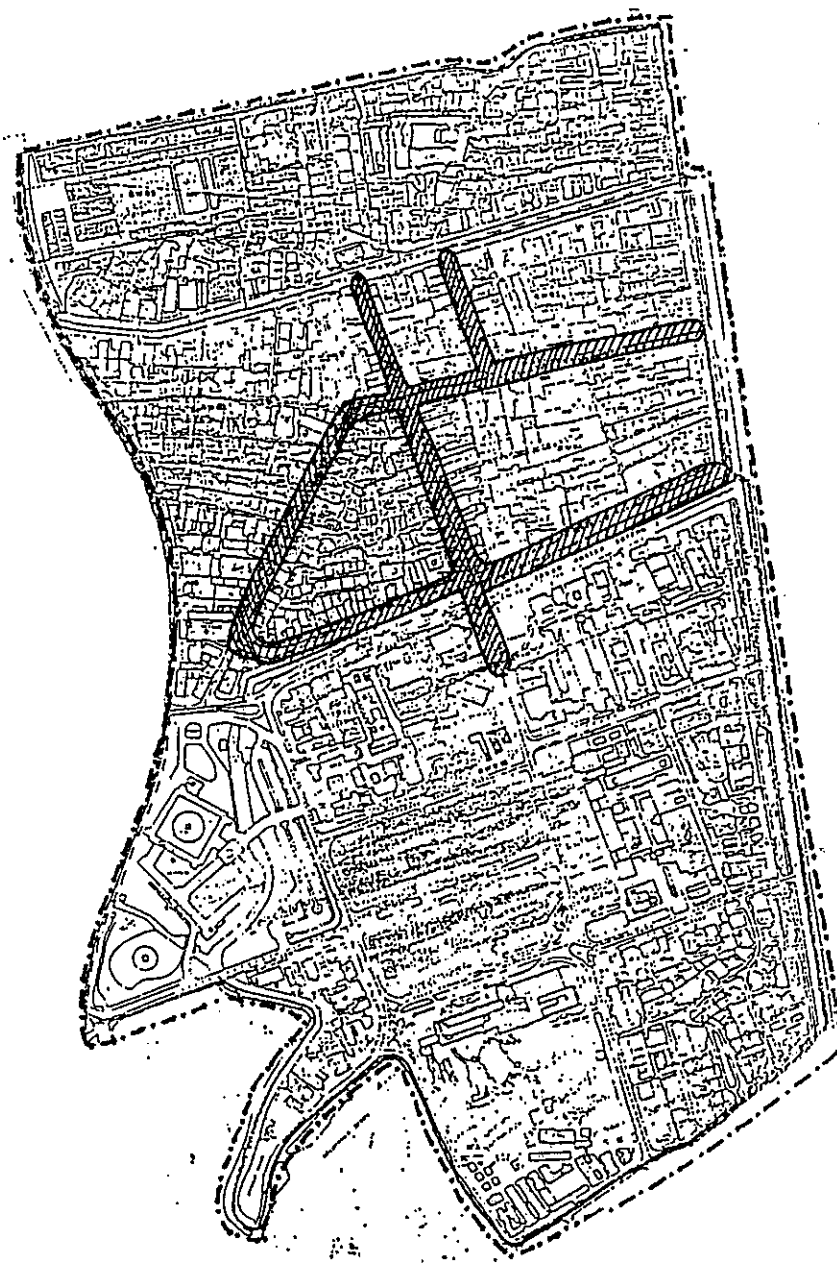
Sumber : Laporan kelurahan Mantri Statistik Kecamatan – Statistik Wilayah Kotamadia Jakarta Pusat 1999

## PETA III-4

WILAYAH KELURAHAN PASAR BARU

KECAMATAN SAWAH BESAR KOTAMADIA JAKARTA PUSAT

Sumber : Kelurahan Pasar Baru

 WILAYAH PENELITIAN

BATAS WILAYAH KELURAHAN PASAR BARU

Sebelah Utara : Jl. Lautze Raya  
Sebelah Timur : Kali Ciliwung  
Sebelah Selatan : Kali Lio, Jl. Abdulrahman Saleh  
Sebelah Barat : Jl. Layang Kereta Api

UTARA





**TABEL III-9**  
**JUMLAH PENDUDUK YANG MELAKUKAN MIGRASI MENURUT JENIS KELAMIN**  
**KELURAHAN PASAR BARU TAHUN 1999**

DATANG	Dalam DKI	Laki-laki	19
		Perempuan	32
		Jumlah	51
	Luar DKI	Laki-laki	11
		Perempuan	16
		Jumlah	27
PERGI / PINDAH	Dalam DKI	Laki-laki	21
		Perempuan	37
		Jumlah	58
	Luar DKI	Laki-laki	9
		Perempuan	12
		Jumlah	21

Sumber : Laporan kelurahan Mantri Statistik Kecamatan – Statistik Wilayah Kotamadia Jakarta Pusat 1999

### **3.4.1. Rencana Bagian Wilayah Kota (RBWK) Kecamatan Sawah Besar Kotamadia Jakarta Pusat**

Secara administratif wilayah Kecamatan Sawah Besar adalah seluas 622 hektar dengan batas-batasnya yaitu :

- Sisi Utara : Kecamatan Pademangan
- Sisi Timur : Kecamatan Kemayoran
- Sisi Selatan : Kecamatan Gambir dan Kecamatan Senen
- Sisi Barat : Kecamatan Gambir dan Kecamatan Tamansari

Kecamatan Sawah Besar terdiri dari 5 Kelurahan dengan luas masing-masing :

- Kelurahan Pasar Baru : 189 Ha
- Kelurahan Gunung Sahari Utara : 198 Ha
- Kelurahan Kartini : 55 Ha
- Kelurahan Karang Anyar : 51 Ha
- Kelurahan Mangga Dua Selatan : 129 Ha

Jumlah penduduk di Kecamatan Sawah Besar pada tahun 1999 adalah 141.311 orang dengan perincian jumlah penduduk laki-laki 70.641 orang dan jumlah penduduk perempuan 70.670 orang. Kepadatan penduduk per hektar adalah 227 orang dengan rasio jenis kelamin 1,00. Secara umum penggunaan lahan di wilayah Kecamatan Sawah Besar didominasi untuk perumahan, perdagangan dan jasa serta perkantoran. Sesuai dengan

arahan yang termuat di dalam RBWK maka kebijaksanaan pengembangan dilandaskan kepada 3 hal, yaitu :

1. Optimasi penggunaan ruang pada bagian wilayah tertentu untuk menampung tuntutan perkembangan di masa mendatang.
2. Menyebarkan kepadatan penduduk dengan mengadakan tempat hunian di atas tempat kerja.
3. Memantapkan peran lapangan kerja yang ada dengan mengadakan peningkatan kuantitas terbatas serta meningkatkan kualitasnya.

Sedangkan kebijaksanaan pengembangan sektor-sektor yang berkaitan dengan penyusunan thesis ini adalah sebagai berikut :

1. Sektor Perdagangan dan Jasa
  - Pengembangan dan perbaikan lingkungan pergudangan dan jasa dengan fasilitasnya.
  - Peremajaan terbatas untuk area-area tertentu seperti Mangga Dua untuk fungsi campuran dengan memberikan angka toleransi terhadap standar yang ada.
2. Sektor Transportasi
  - Pembangunan dan pengembangan jalan arteri sesuai rencana struktur DKI tahun 2005.
  - Pelebaran dan peningkatan jalan yang ada serta menyediakan gedung-gedung parkir (khususnya di pusat perdagangan dan jasa).
  - Membangun jalan-jalan *pedestrian*, pembatasan parkir di tepi jalan.
  - Mengembangkan angkutan umum termasuk kereta api, dengan meningkatkan kualitas fasilitas penunjangnya.
3. Sektor Air Bersih.
  - Perbaikan dan perluasan jaringan air bersih dan hidran umum di daerah padat.
  - Menekan penggunaan air tanah dan air bersih PDAM yang digunakan untuk sektor industri.
4. Sektor Sanitasi
  - Peningkatan sistem makro yang sudah ada.
  - Saluran lokal terbuka dikembangkan menjadi saluran air limbah.

- Untuk jangka panjang digunakan sistem saluran pipa dan jangka pendek membuat saluran lokal.
  - Menambah kontainer dan depo sampah serta MCK.
5. Sektor Utilitas Umum
- Peningkatan dan peremajaan jaringan listrik, telepon dan gas sesuai kebutuhan.
6. Sektor Ruang Terbuka
- Pembebasan sepanjang saluran untuk jalur hijau.
  - Menggalakkan penghijauan di rumah penduduk.
  - Peningkatan fungsi ruang terbuka hijau yang sudah ada.

### 3.4.2. Pasar Baru dan Sekitarnya Sebagai Kawasan Wisata Belanja

Penunjukkan Pasar Baru dan sekitarnya menjadi kawasan wisata belanja bertaraf internasional sesuai dengan Keputusan Gubernur Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 3048/2000 tertanggal 18 Oktober 2000 adalah berdasarkan pertimbangan :

1. Hal tersebut dapat meningkatkan citra wisata kota Jakarta yang sejajar dengan kota-kota besar lainnya di dunia. Upaya-upaya yang perlu dilakukan untuk mewujudkan hal tersebut antara lain dengan peningkatan keamanan dan ketertiban, penataan lokasi pada jalur kawasan wisata unggulan di Jakarta agar tercipta suasana aman, tertib, tenteram, indah dan berseri.
2. Kawasan Pasar Baru merupakan kawasan unggulan di Jakarta yang perlu dijadikan Kawasan Wisata Belanja bertaraf Internasional.

Kawasan Pasar Baru yang ditetapkan menjadi kawasan wisata belanja ini meliputi : Jalan Antara, Jalan Pasar Baru Selatan, Jalan Pasar Baru (*pedestrian mall*), Jalan Gedung Kesenian Jakarta, Jalan Pintu Air, Jalan Kelinci dan Jalan Gereja Ayam (Lihat Peta III-5).

Disertai dukungan lokasi lain disekitarnya agar menjadi kawasan wisata budaya dan belanja bertaraf internasional yang tertib parkir, bebas pedagang kaki lima, *bazaar* atau sejenisnya sehingga tercipta suasana aman, nyaman, indah dan berseri.

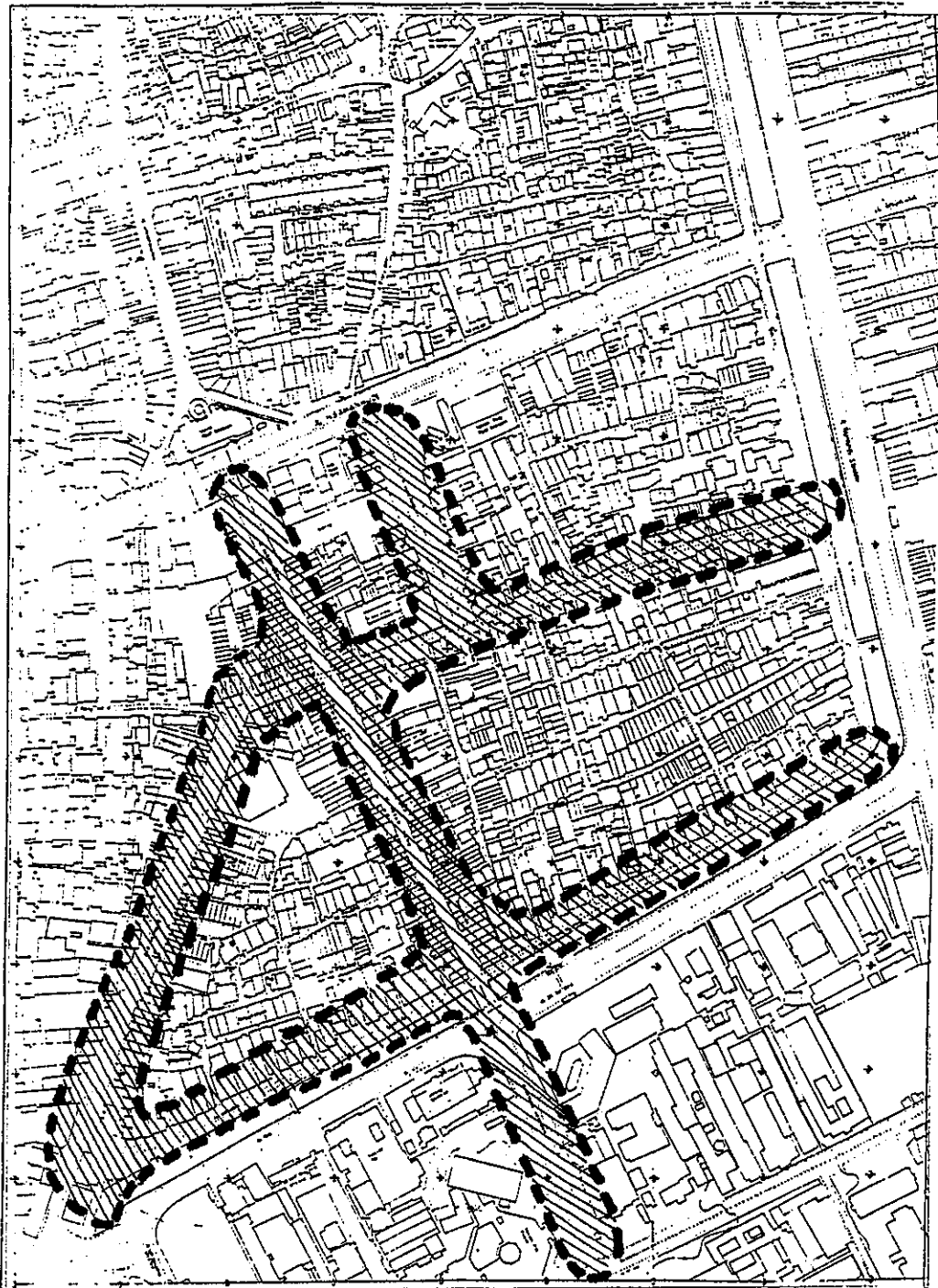
Untuk mewujudkan kawasan Pasar Baru menjadi Kawasan Wisata Belanja Bertaraf Internasional ini, pemerintah DKI Jakarta telah membentuk Tim Pengembangan Potensi Jalur Wisata di DKI Jakarta sesuai dengan Surat Keputusan Gubernur DKI Jakarta Nomor 4486/1999. Tim ini dimungkinkan untuk bekerja sama dengan pihak ketiga dalam hal ini yaitu Asosiasi Pedagang Ritel Kawasan Pasar Baru dan sekitarnya untuk melakukan :

- Pembangunan fisik prasarana
- Pengaturan sistem
- Penataan fisik prasarana, ruang dan lahan
- Peningkatan fungsi bangunan dan lahan
- Penyelenggaraan aktivitas promosi, seni, budaya dan aktivitas ekonomi.

## PETA III- 5

## WILAYAH KAWASAN WISATA BELANJA

Sumber : Dinas Tata Kota DKI Jakarta



### 3.7. Kedudukan Pasar Baru Dalam Konstelasi Kota

#### 3.5.1. Dari Pencapaian

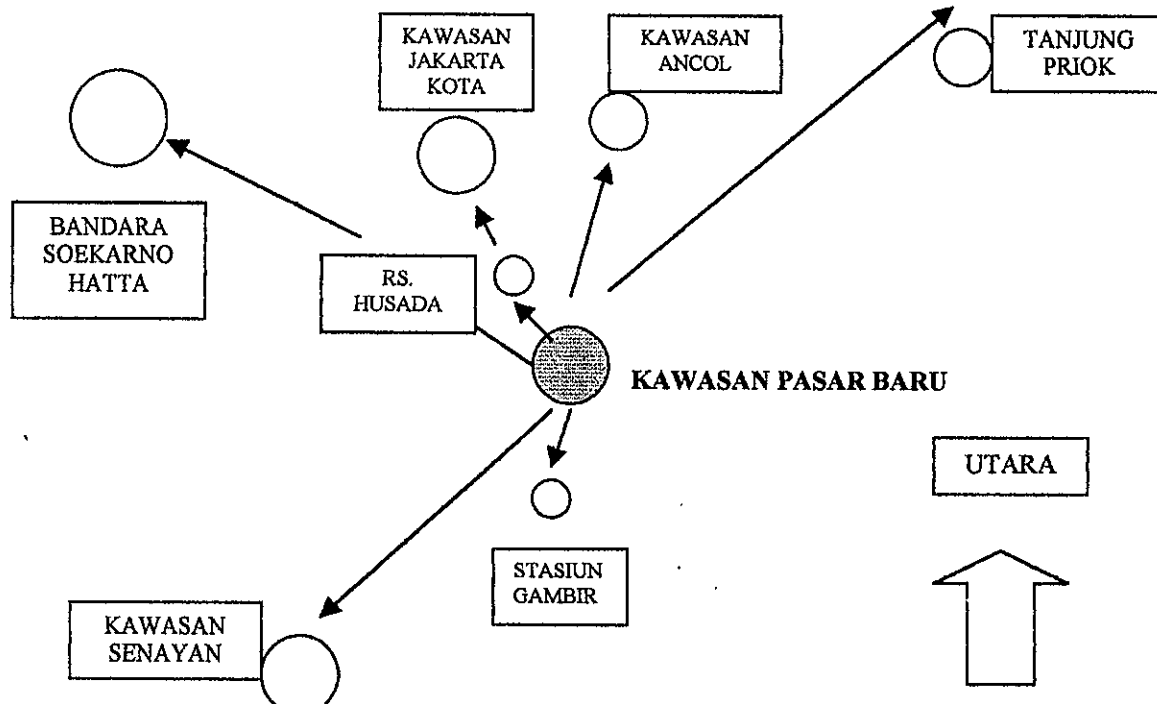
Kawasan Pasar Baru merupakan kawasan yang sangat dekat dengan pelayanan fasilitas umum tingkat pusat. Hal tersebut menunjukkan kawasan ini sangat strategis dan memiliki potensi sebagai area komersial dengan nilai lahan tinggi.

TABEL III-10  
JARAK KAWASAN PASAR BARU  
DENGAN FASILITAS PELAYANAN UMUM UTAMA DI DKI JAKARTA

TEMPAT ASAL	FASILITAS PELAYANAN UMUM UTAMA	JARAK (km)
Kawasan Pasar Baru	Bandara Soekarno Hatta	18.00
	Rumah Sakit Husada	1.75
	Tempat Rekreasi Ancol	3.50
	Kawasan Senayan	7.00
	Pelabuhan Tanjung Priok	10.50
	Stasiun Gambir	1.50
	Kawasan Jakarta Kota	3.50

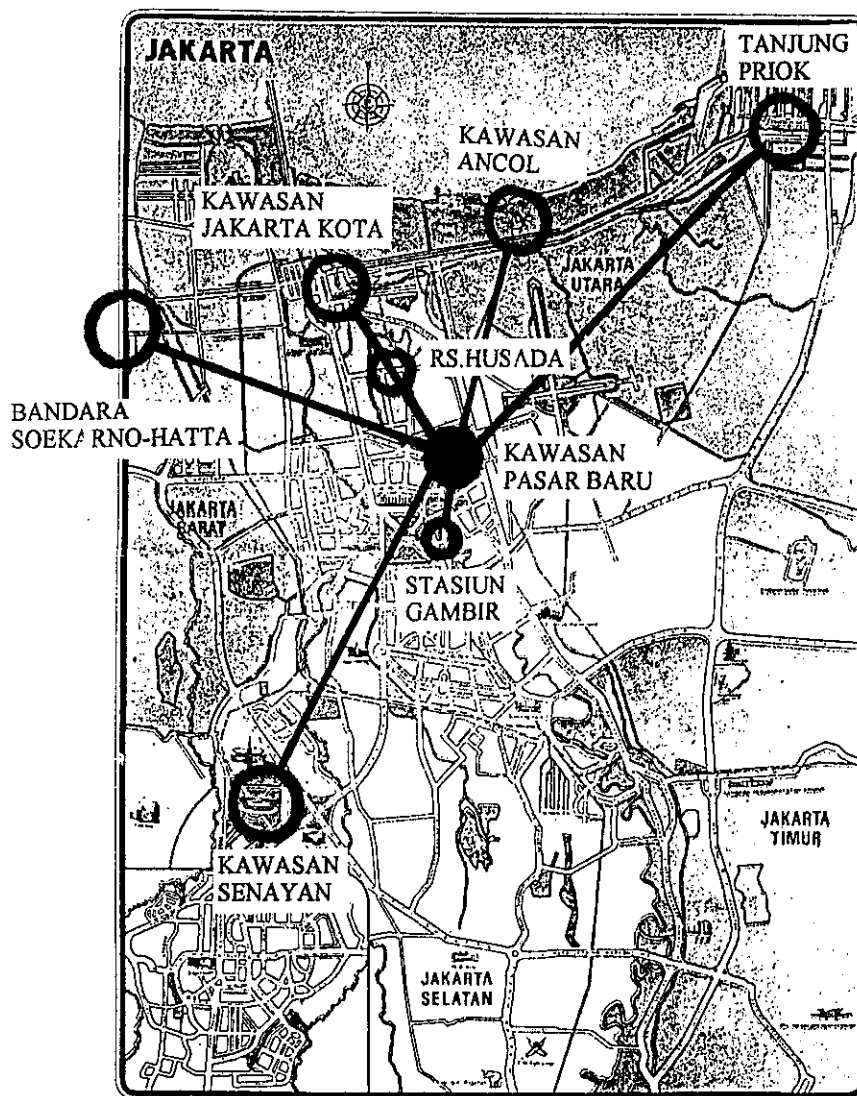
Sumber : Hasil Analisis, Pebruari 2001

DIAGRAM IV-1  
JARAK DAN KONFIGURASI KAWASAN PASAR BARU  
DENGAN FASILITAS PELAYANAN UMUM UTAMA DI DKI JAKARTA



Sumber : Hasil Analisis, Maret 2001

PETA III- 6  
LOKASI KAWASAN PASAR BARU  
TERHADAP FASILITAS PELAYANAN UMUM UTAMA



Sumber : Hasil Analisis, Pebruari 2001

### 3.5.2. Terhadap Sentra Primer

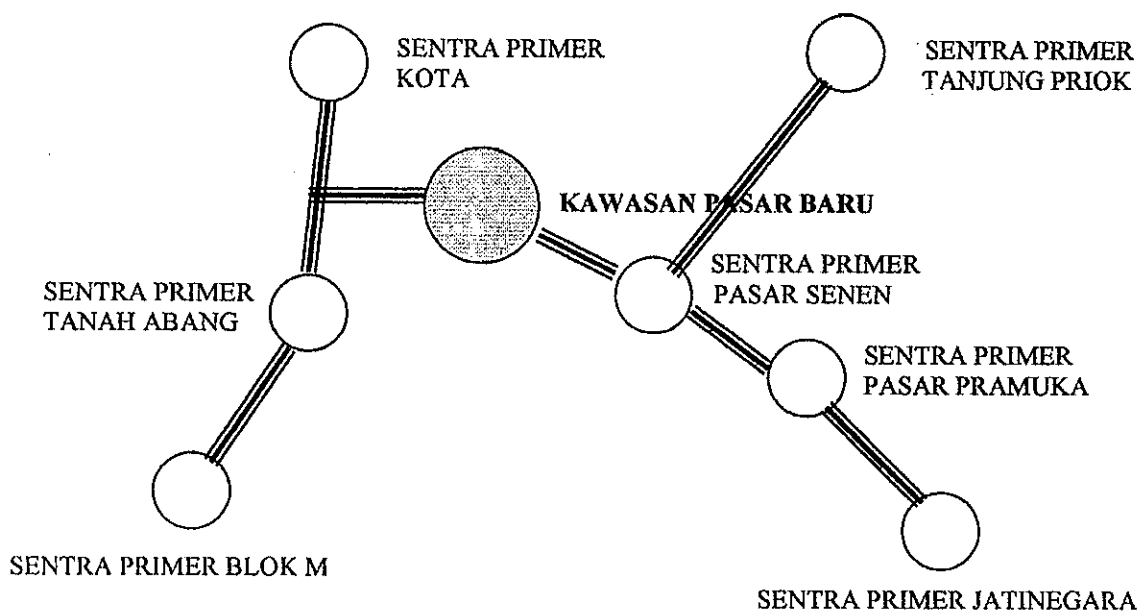
Sentra Primer yang dimaksudkan disini merupakan pusat kegiatan pasar yang dominan.

Sentra-sentra Primer di DKI Jakarta adalah :

- Sentra Primer Kota
- Sentra Primer Tanjung Priok
- Sentra Primer Pasar Senen
- Sentra Primer Tanah Abang
- Sentra Primer Pasar Pramuka
- Sentra Primer Blok M
- Sentra Primer Jatinegara

Kedudukan kawasan Pasar Baru terhadap sentra-sentra primer lainnya akan diperlihatkan pada diagram dibawah ini.

DIAGRAM III-2  
KEDUDUKAN KAWASAN PASAR BARU TERHADAP SENTRA-SENTRA PRIMER DI JAKARTA

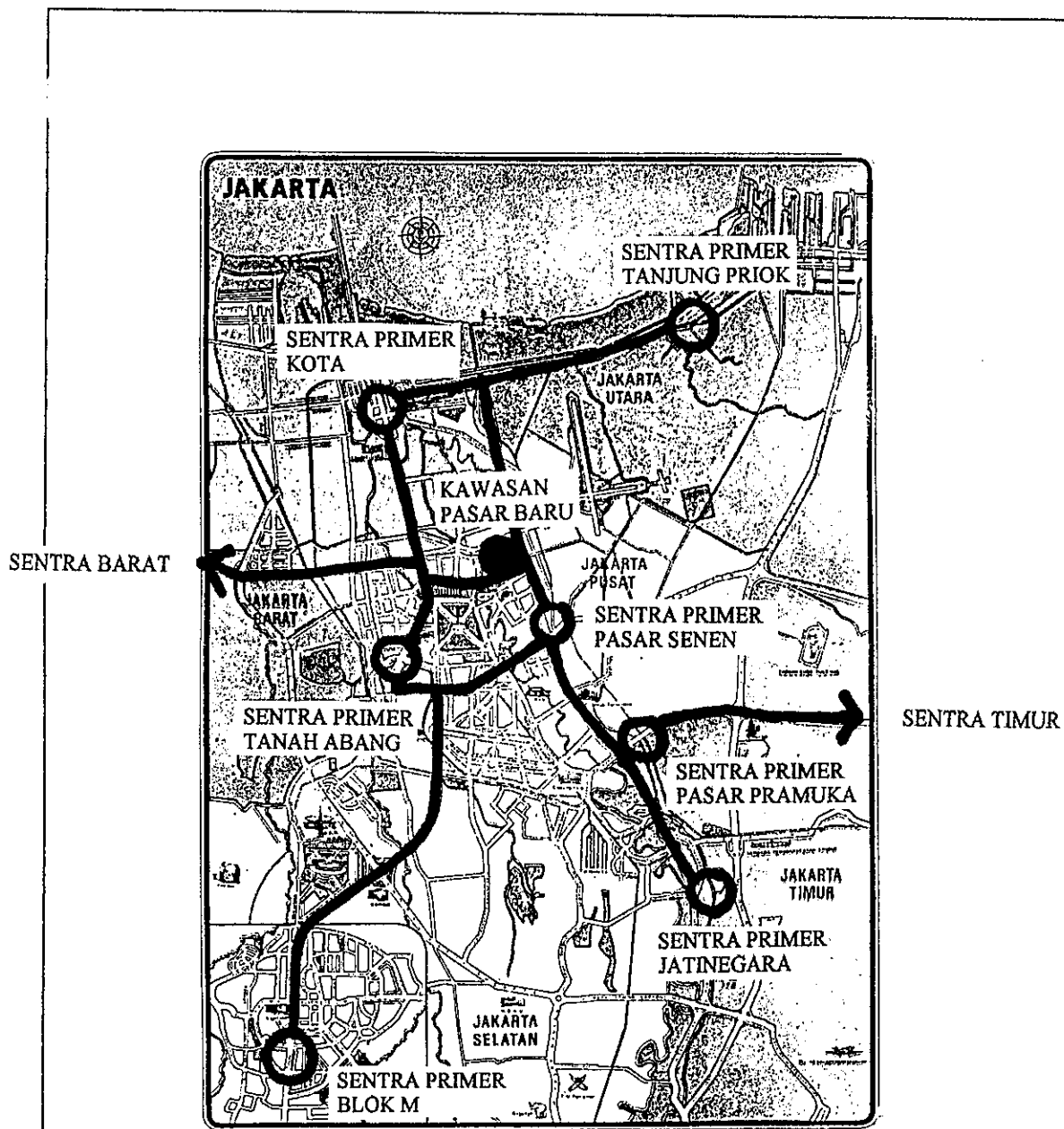


Sumber : Hasil Analisis, Maret 2001



## PETA III- 7

## LOKASI PASAR BARU TERHADAP SENTRA-SENTRA PRIMER LAINNYA



Sumber : Hasil Analisis, Pebruari 2001

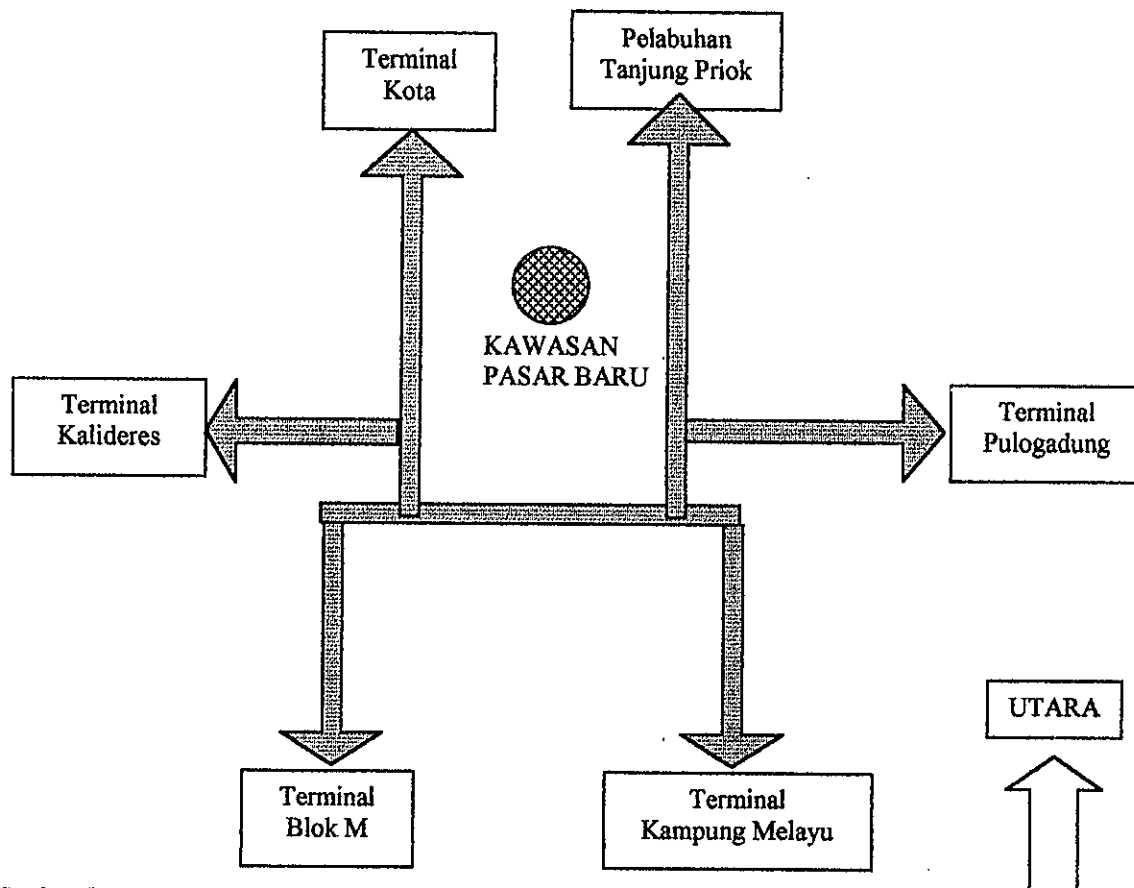
### 3.5.3. Terhadap Sirkulasi Regional

Kedudukan kawasan Pasar Baru terhadap jalur sirkulasi regional disini adalah untuk memperlihatkan bahwa kawasan ini terletak pada jalur aktivitas dan sirkulasi yang intensitasnya tinggi. Sekaligus juga untuk memperlihatkan bahwa kawasan Pasar Baru sangat strategis untuk dicapai dari arah manapun baik dengan kendaraan pribadi maupun dengan kendaraan umum.

Kawasan ini sangat dekat dengan 2 koridor jalur sirkulasi utama Utara-Selatan dan 1 koridor jalur sirkulasi utama Timur-Barat.

1. Koridor Utara Selatan menghubungkan Terminal Kota – Terminal Blok M dan menghubungkan Pelabuhan Tanjung Priok dan Terminal Kampung Melayu.
2. Koridor Timur Barat menghubungkan Terminal Kalideres – Terminal Pulogadung.

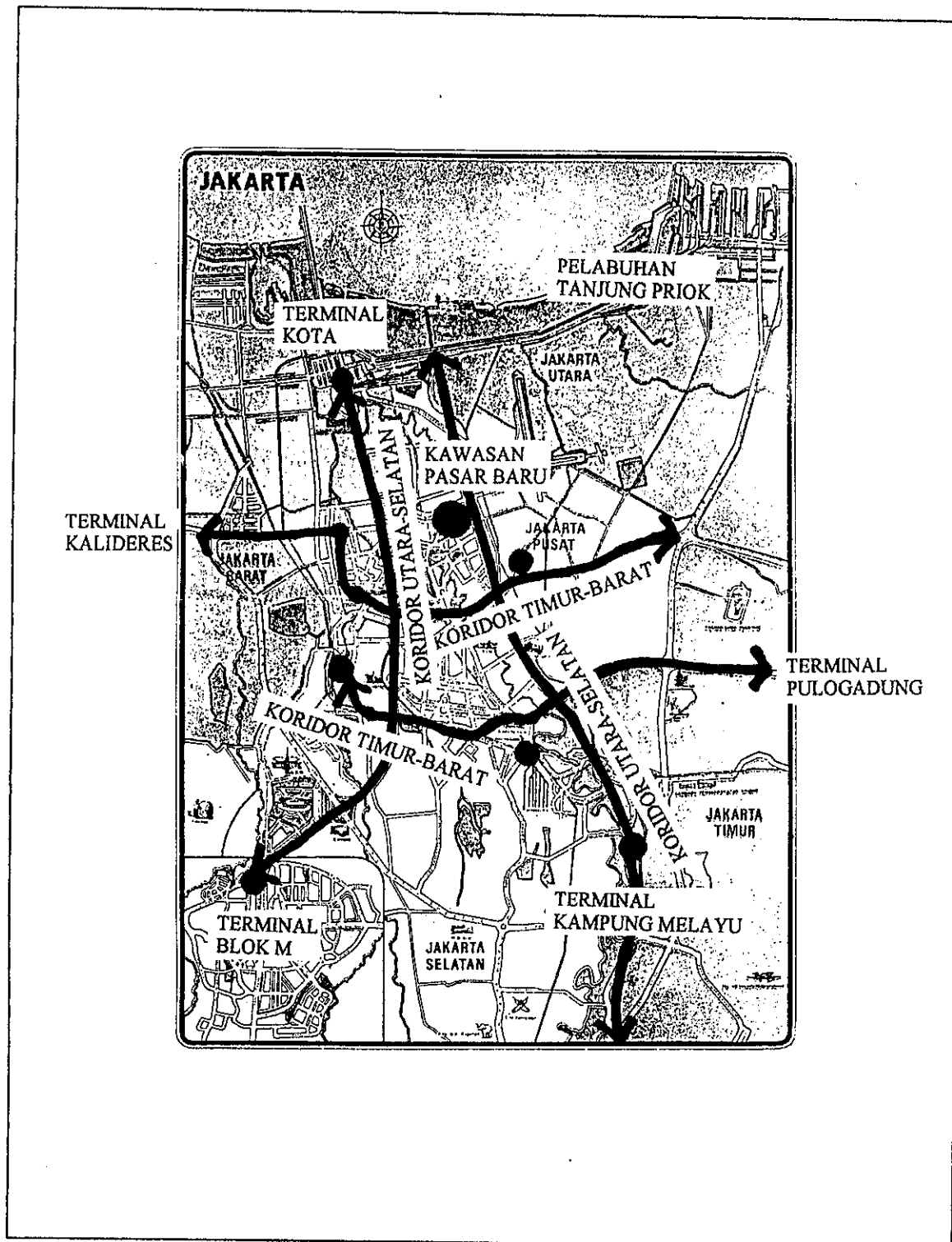
DIAGRAM III-3  
KEDUDUKAN KAWASAN PASAR BARU TERHADAP SIRKULASI REGIONAL



Sumber : Hasil Analisis, Maret 2001

## PETA III- 8

## LOKASI KAWASAN PASAR BARU TERHADAP SIRKULASI REGIONAL



### 3.6. Proses Perkembangan dan Kondisi Eksisting Jalan Pasar Baru

#### 3.6.1. Sejarah Perkembangan Pasar Baru

Pasar Baru merupakan salah satu pusat berbelanja paling tua di Jakarta. Pasar Baru sudah ada sejak abad ke-19, pada saat wilayah Batavia berkembang ke arah Selatan, ke daerah *Weltevreden* (daerah Lapangan Banteng dan sekitarnya), setelah Batavia Lama (Jakarta Kota) dianggap terlalu padat dan kurang layak huni.

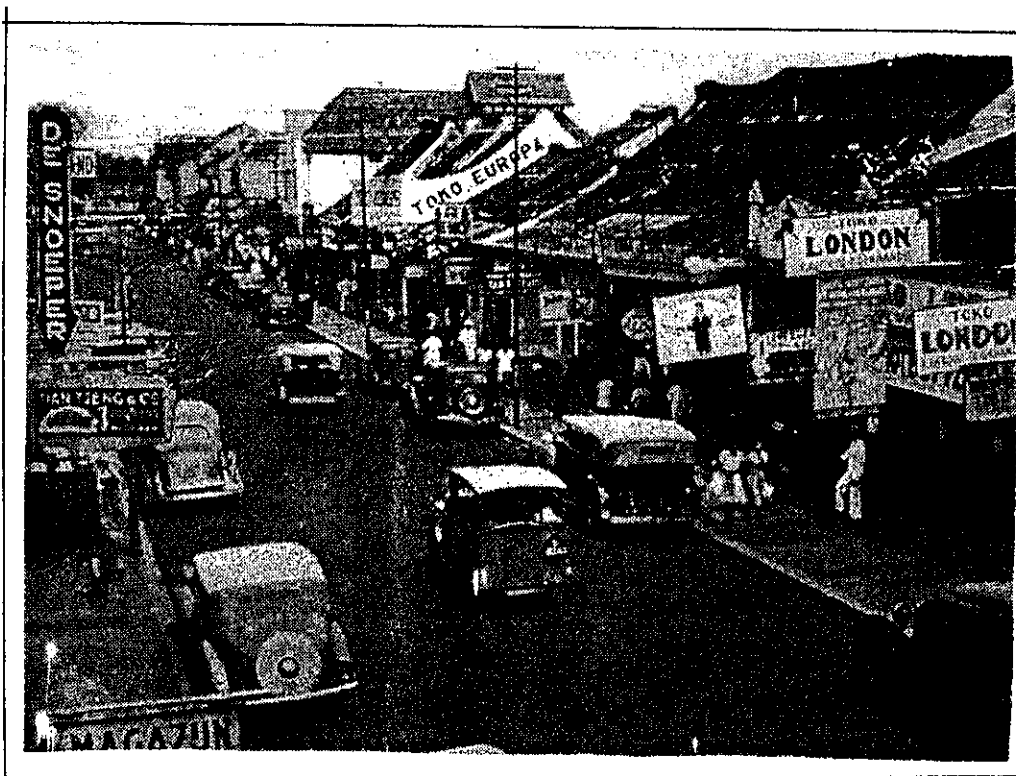
Awalnya Pasar Baru hanya berupa pasar sederhana tempat para pedagang pribumi menjual hasil pertanian dan para pedagang keliling Cina menjajakan barang kelontong. Kaum pedagang dari golongan etnis Cina merupakan pemilik toko pertama di Pasar Baru. Mereka mulai mendirikan toko-toko pada tahun 1877. Pada jajaran toko-toko ini banyak bangunan dengan arsitektur yang menarik dan banyak berbicara sejarah Jakarta. Pada masa itu Pasar Baru merupakan daerah perbelanjaan yang paling bergengsi. Kejayaan Pasar Baru dipengaruhi oleh letaknya yang sangat strategis. Daerah itu makin hidup setelah pemerintahan Inggris membangun gedung kesenian sederhana pada tahun 1914. Gedung kesenian dari bambu itu kemudian dibongkar dan digantikan pemerintah Hindia Belanda dengan gedung kesenian lebih permanen (*Schouwburg*) yang kini menjadi Gedung Kesenian Jakarta. Pasar Baru memiliki rangkaian dengan bangunan-bangunan penting pada masa itu, antara lain gedung Departemen Keuangan yang dulu berfungsi sebagai pusat administrasi pemerintahan, gedung Kesenian sebagai pusat hiburan serta Kantor Pos Pusat di dekatnya membuat toko-toko di Pasar Baru waktu itu cepat berkembang menjadi pusat perbelanjaan utama. Bangunan-bangunan toko berarsitektur Eropa dibangun belakangan. Bangunan-bangunan baru ini sebagian didirikan sebagai ganti bangunan-bangunan Cina yang sudah tua. Pada tahun 1920 sampai 1930 an di daerah *Weltevreden* memang terjadi proses Eropanisasi, dimana banyak bangunan lama berarsitektur Cina dirobohkan dan diganti bangunan-bangunan baru bergaya Eropa.

Catatan sejarah menyebutkan pada tahun 1930-an pemilik toko-toko di sepanjang jalan Pasar Baru tak lagi didominasi kaum pedagang Cina. Sebagian toko juga dimiliki dan

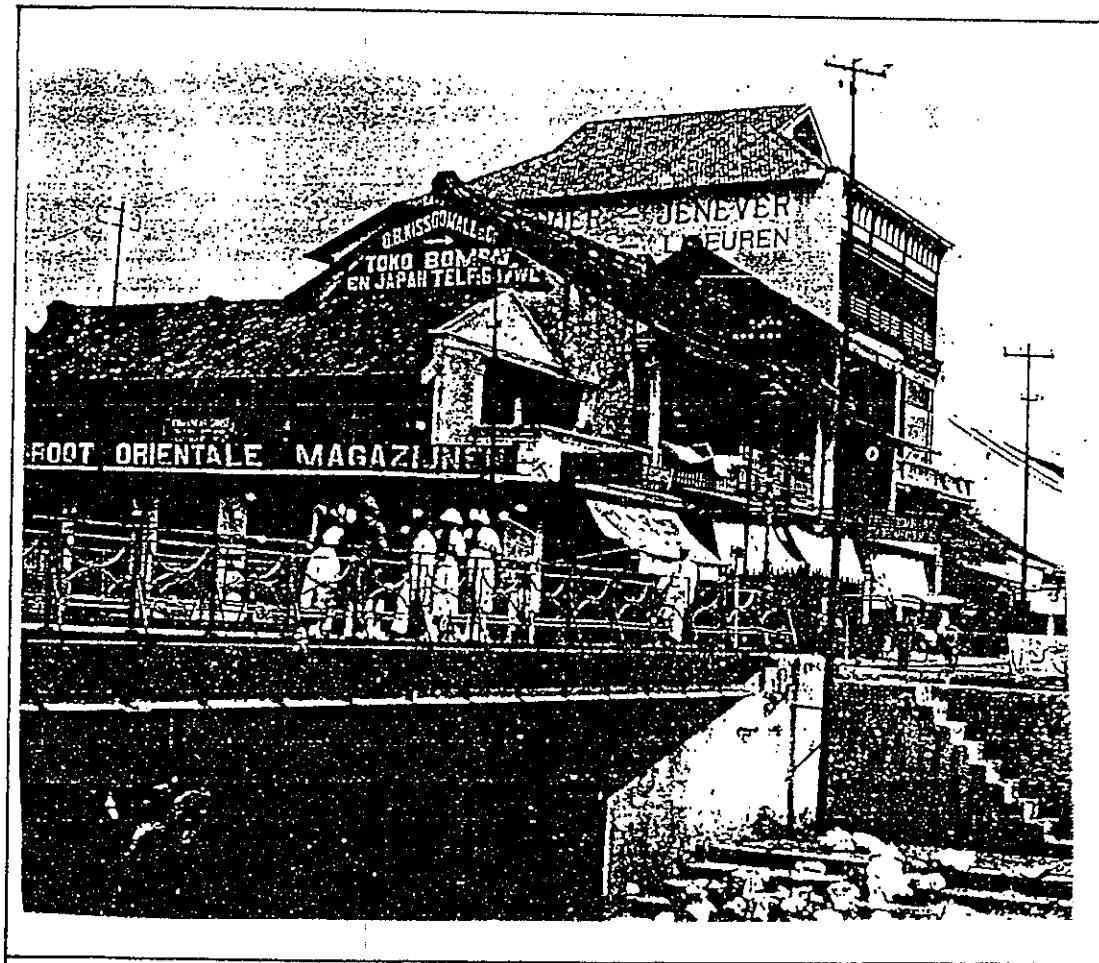
UPT. PESTAK-INDIA

dikelola warga kelompok etnik India dan Jepang. Hal tersebut berbeda dengan pusat pertokoan di sebelah baratnya yaitu disepanjang *Noordwijk* (sekarang jalan H. Juanda) dan *Risjwijk* (sekarang jalan Veteran) yang hampir semua dimiliki bangsa Eropa. Di Jalan Pos, disebelang Pasar Baru juga banyak berdiri toko-toko Eropa dan sejumlah kecil toko Cina. Pada masa itu di Pasar Baru dan sekitarnya dapat dibeli berbagai kebutuhan sehari-hari bangsa Eropa, mulai dari pakaian, sepatu, perabot rumah tangga, obat-obatan, buku, sampai peralatan fotografi. Kualitas dan harganya bermacam-macam dan tidak kalah dari toko-toko sejenis di kota-kota Eropa. Dahulu Pasar Baru juga memiliki bagian dimana dijual sayur mayur, ikan dan daging. Pasar basah berupa los-los setengah terbuka tersebut letaknya di ujung Utara, disebelah gedung pusat perdagangan Metro sekarang.

*Pada gambar di bagian bawah ini nampak suasana Jalan Pasar Baru pada sekitar tahun 1930 an. Toko-tokonya sebagian besar dimiliki warga keturunan Cina, India dan Jepang. Arsitektur bangunannya memiliki banyak langgam dan saat itu merupakan pusat perbelanjaan di Jakarta yang bergengsi.*



GAMBAR III-10  
SUASANA JALAN PASAR BARU TAHUN 1930-AN  
Sumber : Kompas Minggu, 16 Januari 2000



GAMBAR III-11  
JALAN PASAR BARU TEMPO DOELOE TAHUN 1920-AN  
Sumber : Surjomihardjo, 1977

Hingga tahun 1970-an, Pasar Baru merupakan tempat berbelanja paling prestisius di Jakarta. Toko-tokonya menjual baju, sepatu, perhiasan, tekstil, sampai alat-alat olahraga berkualitas. Sebagian besar barang impor. Disana warga kota kelas menengah keatas berbelanja pakaian dan aksesoris lainnya. Pasar Baru tumbuh menjadi pusat pertokoan berbentuk "mall" dalam arti yang sebenarnya, mengikuti gaya pusat-pusat pertokoan di Eropa yang terbuka, dengan bangku-bangku untuk beristirahat dan pohon-pohon peneduh. "Mall" yang dikenal sekarang sebenarnya memindahkan konsep "mall" kedalam sebuah ruang tertutup dan memberinya suasana *mall* dan udaranya yang sejuk dicapai dengan kekuatan alat pendingin udara.

Namun pada tahun 1980-an pamor Pasar Baru mulai pudar. Suasananya dihancurkan oleh bising kendaraan bermotor dan asap sisa pembakaran bahan bakar motor dan mobil. Koridor jalannya ditutupi oleh kendaraan yang parkir, sehingga kenyamanan berbelanja hilang bersama kepengapan udara dan kepadatan jumlah pengunjungnya. Dengan laju pertumbuhan kendaraan di Jakarta yang mencapai 20% per tahun menjadikan Pasar Baru kehilangan daya tariknya.

Hampir bersamaan dengan itu di ujung Jalan Pasar Baru bermunculan pusat-pusat perbelanjaan baru seperti Metro, King Plaza dan di tempat-tempat lain muncul pusat-pusat belanja baru berupa *mall* dan *plaza* yang sejuk karena AC, membuat Pasar Baru ditinggalkan dan mulai dilupakan. Sejak itu pula toko-tokonya makin kalah menarik dibandingkan dengan yang ada di berbagai *mall* dan *plaza*. Perubahan perilaku berbelanja juga ikut mendorong menurunnya vitalitas Pasar Baru. Untuk berbelanja mereka memilih ke tempat lain walaupun lebih mahal namun terasa bergengsi di *mall-mall* atau *plaza*. Bahkan juga pergi ke pusat perbelanjaan yang nyaman dan murah di Mangga Dua.

Namun walaupun tidak lagi bergengsi seperti dulu, Pasar Baru masih menyisakan pamornya. Sebagian warga ibukota masih menganggap pusat perbelanjaan Pasar Baru sebagai tempat terbaik untuk membeli emas dan tekstil yang sudah punya pengalaman panjang dan terpercaya. Ada juga warga yang masih fanatik membeli sesuatu di toko di Pasar Baru. Sebagai identitas kota, Pasar Baru masih bicara. Dari tempat ini, jejak langkah Jakarta di masa lalu masih bisa dirasakan aromanya. Ditengah kota Jakarta yang berkembang sangat kontemporer, Pasar Baru terasa seperti oase di gurun pasir. Tahun 1990-1991 Pemerintah Daerah dan masyarakat setempat menerapkan konsep ***Pedestrian Mall*** disepanjang Jalan Pasar Baru. Pasar Baru tertutup bagi kendaraan bermotor dan jalan utamanya hanya diperuntukkan pejalan kaki, sehingga ruang-ruangnya terasa luas dan tidak terlalu panas, meskipun pepohonan besar sudah tidak ada disana. Citra positif ini kemudian terasa menimbulkan semangat bagi pengusaha untuk mengelola kembali pertokoan di Pasar Baru. Setelah penerapan konsep *pedestrian mall* ini secara simultan kehidupan di Pasar Baru mulai bergairah.

Pada tanggal 10 Oktober 1999, Pasar Baru dicanangkan sebagai pusat wisata belanja dan budaya di Jakarta. Gedung-gedung bersejarah dan sisa-sisa aktivitas perdagangan masa lalu adalah aset berharga untuk merevitalisasi kembali Pasar Baru. Hal ini yang menyebabkan kawasan Pasar Baru tidak mudah ditindas perkembangan gaya hidup modern yang lebih mengedepankan arsitektur masa kini. Pembangunan pariwisata akan dikonsentrasikan di kawasan Pasar Baru. Wisatawan akan digiring disana untuk menikmati obyek wisata seni budaya sekaligus berbelanja.

### **3.6.2. Perubahan Jalan Pasar Baru Menjadi Area Pejalan Kaki (*Pedestrian Mall*)**

Mulai dari awal perkembangannya, Jalan Pasar Baru sudah menjadi area perdagangan dan jasa yang memiliki daya tarik dan citra yang kuat. Keberadaan toko-toko yang khusus menjual barang-barang dengan kualitas tinggi dan harga yang murah serta keberadaan etalasenya yang berderet-deret menjadikan jalan Pasar Baru menjadi *shopping street* dengan keleluasaan untuk orang berbelanja dan melakukan *window shopping*.

Pada mulanya pengunjung yang berjalan kaki masih bercampur dengan sirkulasi kendaraan bermotor dan parkir. Pengunjung yang datang dari semua lapisan masyarakat dan jenis barang yang dijualpun sangat heterogen. Oleh karena itu Jalan Pasar Baru sekaligus merupakan ruang publik yang menjadi pusat interaksi manusia secara non formal. Pasar Baru menjadi salah satu pusat perbelanjaan tertua serta memiliki citra yang khas.

Mulai tahun 80-an kebijakan penataan ruang di DKI Jakarta diarahkan untuk menyebarkan pusat-pusat perdagangan sekaligus juga mengurangi terpusatnya sirkulasi kendaraan pada kawasan pusat kota. Upaya desentralisasi fasilitas perdagangan dan jasa kemudian menumbuhkan sub pusat perdagangan baru di berbagai tempat. Konsumen yang berdomisili tidak pada kawasan pusat kota mempunyai akses ke fasilitas perdagangan dan jasa yang lebih dekat.



Pada sekitar kawasan Pasar Baru sendiri mulai tumbuh pusat perbelanjaan di dalam gedung dengan pengkondisian udara sehingga pengunjung merasa lebih nyaman dan tidak terpengaruh oleh iklim di luar gedung. Selain itu fasilitas gedung parkir juga mulai dibangun untuk memenuhi kebutuhan pengunjung. Di sisi lain, parkir pada jalan dan akses menuju Jalan Pasar Baru mulai sulit karena intensitasnya yang semakin meningkat. Beberapa faktor diatas bermuara pada satu hal yaitu pengunjung di Jalan Pasar Baru mulai berkurang. Berkurangnya jumlah pengunjung secara langsung menurunkan pendapatan dan keuntungan pedagang, sehingga banyak pedagang yang pindah ke daerah perdagangan dan jasa baru yang dianggap lebih menguntungkan.

Melihat keadaan seperti itu, dari masyarakat dan pedagang setempat muncul ide untuk mengembalikan daya tarik kawasan Pasar Baru, khususnya Jalan Pasar Baru. Ide tersebut berupa menjadikan Jalan Pasar Baru menjadi area khusus untuk pejalan kaki. Pelaksanaan ide tersebut dimulai pada tahun 1990 dan mendapat respon yang baik dari masyarakat. Dengan menjadi area khusus bagi pejalan kaki, pengunjung merasa lebih aman dari kendaraan pada waktu bergerak pada kawasan pertokoan ini. Pemerintah kota pun memberikan dukungan dengan turunya Instruksi Walikotamadia Jakarta Pusat No. 182 Tahun 1995 mengenai *Planning Pembuatan Kanopi*. Tujuan pembuatan kanopi ini adalah untuk menambah kenyamanan bagi pengunjung.

Pada tahun-tahun berikutnya, sepanjang Jalan Pasar Baru terus mengalami peningkatan kualitas lingkungannya dengan dibuatnya *pavement* dan pohon-pohon peneduh serta pohon hias. Disamping itu kelengkapan barang dan jasa dari pedagang juga turut mendukung peningkatan citra Jalan Pasar Baru sebagai area belanja. Daya tariknya juga ditambah antara lain dengan penyelenggaraan *event-event* budaya dan komersial pada saat memperingati hari-hari penting maupun untuk meningkatkan jumlah pengunjung. Bahkan mulai tahun 2000 Jalan Pasar Baru dan sekitarnya ditetapkan oleh Pemerintah DKI Jakarta menjadi Kawasan Wisata Belanja Bertaraf Internasional. Hal ini berarti pada masa-masa mendatang kawasan Pasar Baru dan Jalan Pasar Baru khususnya akan terus mengalami perubahan yang mengarah kepada peningkatan kualitas dan kuantitas lingkungannya.

### 3.6.3. Karakter *Pedestrian Mall* Jalan Pasar Baru

Penutupan penggal Jalan Pasar Baru dari lalu lintas kendaraan dan menjadikannya khusus bagi pejalan kaki membuat Jalan Pasar Baru berwujud sebagai *pedestrian mall*. Konsep *pedestrian mall*, seperti yang sudah diuraikan pada kasus-kasus pembanding di Bab II menyebutkan bahwa tempat tersebut khusus untuk pejalan kaki. Lokasinya adalah pada daerah pusat perdagangan dan jasa, dekat dengan transportasi publik serta memiliki sistem pengaturan lalu lintas (sirkulasi, parkir, bongkar muat barang) yang tertata dan dipatuhi dengan baik.

Karakter *pedestrian mall* di Jalan Pasar Baru adalah jenis *full mall*. Akan tetapi dalam pelaksanaannya terdapat inkonsistensi. Antara lain memberikan keistimewaan pada anggota masyarakat tertentu untuk menggunakan kendaraan di dalam *pedestrian mall* (pada saat-saat tertentu) bahkan dengan menggunakan kendaraan beroda 4. Kendaraan roda 2 milik penghuni bangunan masih ada yang lalu lalang sambil membawa barang dagangan. Meskipun sebenarnya ada pengaturan sebelum jam 10.00 dan sesudah jam 22.00 adalah untuk aktivitas bongkar muat. Selain itu sistem *on street parking*-nya masih memanfaatkan badan jalan-jalan di sekitar Jalan Pasar Baru.

Jenis barang yang diperjual belikan sangat spesifik dan didominasi oleh sepatu dan tas, kain serta perhiasan emas. Karakter pengunjungnyapun sangat spesifik, sebagian merupakan pengunjung dan pembeli fanatik, sebagian lagi datang karena sudah lebih dahulu tahu keistimewaan perdagangan di Jalan Pasar Baru.

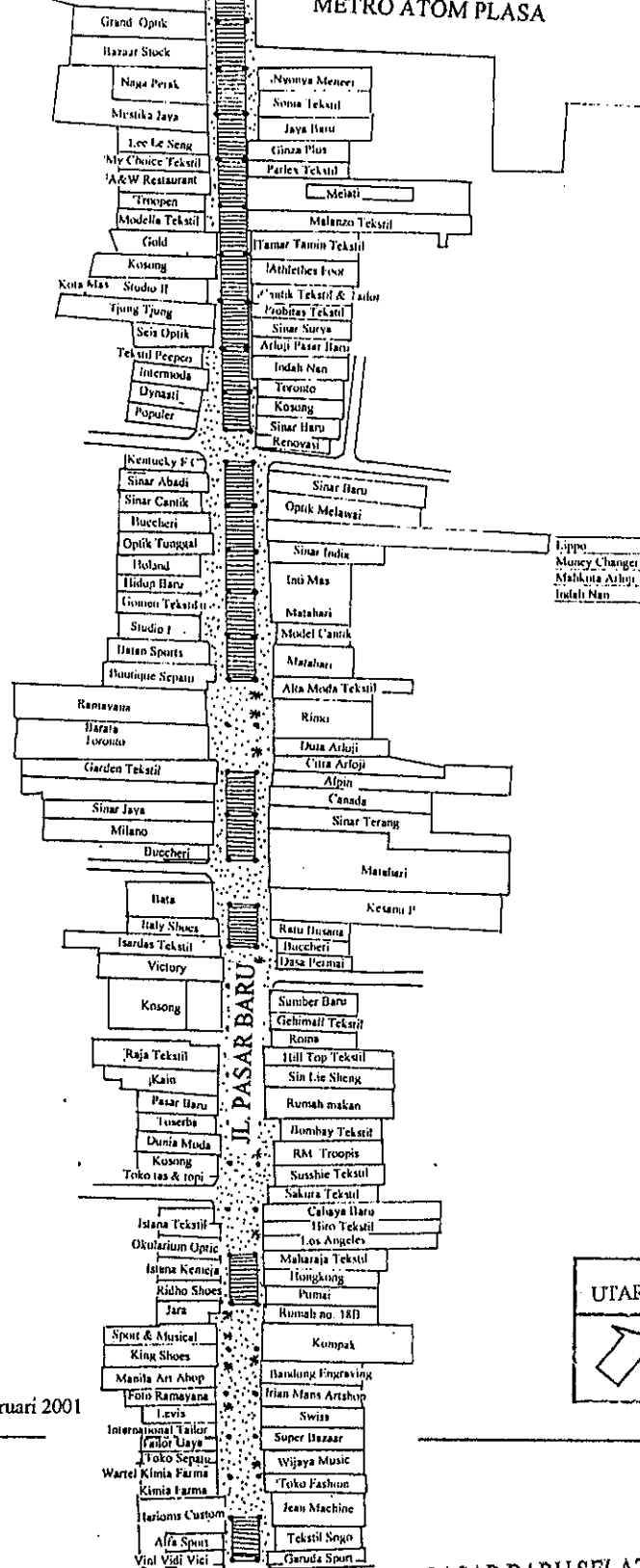
Aktivitasnya berlangsung dari pukul 10.00-22.00 kecuali hari libur dari pukul 10.00-17.00. Meskipun sebenarnya pada sepanjang *pedestrian mall* tidak memperbolehkan adanya pedagang kaki lima, tetapi keberadaan pedagang kaki lima tersebut merupakan *simbiosis mutualisma* (memiliki hubungan saling menguntungkan) dengan aktivitas yang berlangsung di *pedestrian mall*. Misalnya pedagang kaki lima penjual makanan dan minuman yang ada di mulut-mulut gang dan jalan kecil yang berpotongan dengan *pedestrian mall* Jalan Pasar Baru. Keberadaan mereka mendekati konsumen yaitu

JL. KH. SAMANHUDI

GAMBAR III-13  
KONDISI EKSISTING  
PEDESTRIAN MALL  
JALAN PASAR BARU

BEKAS  
PERTOKOAN HARCO

METRO ATOM PLASA



Sumber : Pendataan Lapangan, Pebruari 2001

JL. PASAR BARU SELATAN

yang dibangun pada tahun 1906 dengan arsitektur gaya Eropa dimasukkan dalam Daftar Bangunan Cagar Budaya DKI Jakarta antara lain :

- Bangunan toko di Jalan Pasar Baru No. 2
- Bangunan toko di Jalan Pasar Baru No. 8
- Bangunan toko di Jalan Pasar Baru No. 30
- Bangunan toko di Jalan Pasar Baru No. 46

Di sepanjang *pedestrian mall* Jalan Pasar Baru terdapat 135 buah bangunan dengan berbagai macam fungsi. Pada sisi Barat jalan terdapat 67 bangunan dan pada sisi Timur jalan terdapat 68 bangunan. Hampir pada semua lahan di sepanjang jalan ini Koefisien Dasar Bangunan (KDB) mencapai 100%. Sedangkan ketinggian bangunan bervariasi antara 1 sampai 7 lantai, seperti yang tercantum pada Tabel III-11 dibawah ini.

TABEL III-11  
JUMLAH DAN PROSENTASE KETINGGIAN  
BANGUNAN DI JALAN PASAR BARU

JUMLAH LANTAI	JUMLAH	PROSENTASE (%)
1 lantai	7	5.19
2 lantai	67	49.63
3 lantai	31	22.96
4 lantai	23	17.04
5 lantai	4	2.96
6 lantai	0	0.00
7 lantai	3	2.22
<b>J U M L A H</b>	<b>135</b>	<b>100.00</b>

.Sumber : Hasil Pendataan Lapangan, Pebruari 2001

Dari data diatas dapat diketahui bahwa prosentase terbesar (49,63%) bangunan di jalan Pasar Baru memiliki ketinggian 2 lantai, bangunan dengan 3 lantai (22,96%), bangunan 4 lantai (17,04%). Bangunan yang hanya terdiri dari 1 lantai hanya berjumlah 7 buah (5,19%) dan bangunan tertinggi adalah 7 lantai berjumlah 3 buah (2,22%).

Sedangkan untuk fungsi bangunan sangat heterogen, namun terdapat fungsi perdagangan dan jasa yang khas serta menjadi image Pasar Baru sejak awal mula berkembang yaitu sebagai pusat penjualan kain, perhiasan emas dan sepatu. Hal tersebut dapat dilihat pada Tabel III-12 dibawah ini.

TABEL III-12  
JUMLAH DAN PROSENTASE FUNGSI BANGUNAN  
DI JALAN PASAR BARU

NO.	FUNGSI BANGUNAN	JUMLAH	PROSENTASE (%)
1.	Toko sepatu	29	21.48
2.	Toko mas	10	7.41
3.	Toko buku	1	0.74
4.	Toko kain	27	20.00
5.	Toko tas	3	2.22
6.	Toko arloji	7	5.19
7.	Toserba	7	5.19
8.	Toko pakaian	6	4.44
9.	Rumah makan	5	3.70
10.	Tokoacamata	5	3.70
11.	Toko perlengkapan olahraga	5	3.70
12.	Toko obat	1	0.74
13.	Toko jamu	1	0.74
14.	Wartel	1	0.74
15.	Penjahit pakaian	3	2.22
16.	Toko foto	3	2.22
17.	Toko kerajinan	3	2.22
18.	Kosong	5	3.70
19.	Toko musik	1	0.74
20.	Bank	1	0.74
21.	Money Changer	1	0.74
22.	Hunian	1	0.74
23.	Lain-lain	9	6.67
JUMLAH		135	100

Sumber : Hasil Pendataan Lapangan, Pebruari 2001

Dari tabel diatas diketahui bahwa fungsi bangunan terbesar adalah untuk toko penjualan sepatu sebanyak 29 toko (21,48%), diikuti dengan fungsi sebagai toko kain sebanyak 27 bangunan (20%) dan toko mas sebanyak 10 bangunan (7,41%). Ini sesuai dengan citra Pasar Baru sebagai pusat penjualan sepatu, kain dan perhiasan mas. Fungsi bangunan selebihnya adalah untuk penggunaan yang sangat heterogen. Sedangkan bangunan yang benar-benar berfungsi hanya sebagai hunian sebanyak 1 buah (0,74%). Diantara deretan bangunan-bangunan tersebut masih terdapat 5 bangunan (3,70%) yang kosong dan tidak dimanfaatkan. Tabel III-13 dibawah ini memperlihatkan nama bangunan, ketinggian dan fungsinya secara lengkap yang terdapat sepanjang *pedestrian mall* Jalan Pasar Baru.

TABEL III-13  
NAMA, JML' LAH LANTAI DAN FUNGSI BANGUNAN  
DI JALAN PASAR BARU

BANGUNAN DI JALAN PASAR BARU SISI TIMUR

NO	NAMA	JML LT.	FUNGSI
1	Garuda Sport	2	Toko olahraga
2	Tekstil Sogo	2	Toko kain
3	Jean Machine	2	Toko pakaian
4	Toko Fashion	1	Toko pakaian
5	Wijaya Music	2	Toko musik
6	Super Bazaar	3	Toko sepatu
7	Swiss	3	Toko sepatu
8	Irian Mans Artshop	2	Toko kerajinan
9	Bandung Engraving	3	Toko kerajinan
10	Kompak	2	Toko tas
11	Rumah no. 18B	1	Hunian
12	Pumai	1	Lain-lain
13	Hongkong	1	Toko sepatu
14	Maharaja Tekstil	4	Toko kain
15	Los Angeles	2	Toko sepatu
16	Hiro Tekstil	2	Toko kain
17	Cahaya Baru	2	Toko sepatu
18	Sakura Tekstil	1	Toko kain
19	Susshie Tekstil	2	Toko kain
20	RM. Troopis	2	Rumah makan
21	Bombay Tekstil	2	Toko kain
22	Rumah makan	2	Rumah makan
23	Sin Lie Sheng	4	Toko sepatu
24	Hill Top Tekstil	1	Toko kain
25	Roma	2	Toko sepatu
26	Gehimall Tekstil	2	Toko kain
27	Sumber Baru	3	Toko tas
28	Dasa Permai	4	Toko sepatu
29	Buccheri	2	Toko sepatu
30	Ratu Busana	3	Toko pakaian
31	Kesanu P	3	Lain-lain
32	Matahari	2	Toserba
33	Sinar Terang	2	Toko sepatu
34	Canada	2	Toko sepatu
35	Alpin	2	Penjahit pakaian
36	Citra Arloji	2	Toko arloji
37	Duta Arloji	4	Toko arloji
38	Rimo	2	Toserba
39	Alta Moda Tekstil	4	Toko kain
40	Matahari	7	Toserba
41	Model Cantik	7	Toko mas
42	Matahari	7	Toserba
43	Inti Mas	2	Toko mas
44	Sinar India	2	Toko sepatu
45	Lippo	2	Bank
46	Money Changer	2	Penukaran uang

47	Mahkota Arloji	2	Toko arloji
48	Indah Nan	2	Toko mas
49	Optik Melawai	3	Toko kacamata
50	Sinar Baru	2	Toko sepatu
51	Renovasi	5	Toko kain
52	Sinar Baru	4	Toko sepatu
53	Kosong	1	-
54	Toronto	3	Lain-lain
55	Indah Nan	4	Toko mas
56	Arloji Pasar Baru	2	Toko arloji
57	Sinar Surya	4	Toko mas
58	Probitas Tekstil	2	Toko kain
59	Cantik Tekstil & Tailor	2	Toko kain
60	Athlethes Foot	2	Toko sepatu
61	Tamar Tamin Tekstil	2	Toko kain
62	Malanzo Tekstil	2	Toko kain
63	Melati	4	Lain-lain
64	Parlex Tekstil	5	Toko kain
65	Ginza Plus	5	Toserba
66	Jaya Baru	3	Lain-lain
67	Sonia Tekstil	2	Toko kain
68	Nyonya Meneer	2	Toko jamu

## BANGUNAN DI JALAN PASAR BARU SISI BARAT

NO	NAMA	JML LT.	JENIS
1	Vini Vidi Vici	2	Toko olahraga
2	Alfa Sport	2	Toko olahraga
3	Harioms Custom	3	Toko kain
4	Kimia Farma	3	Toko obat
5	Wartel Kimia Farma	3	Wartel
6	Toko Sepatu	3	Toko sepatu
7	Tailor Gaya	3	Penjahit pakaian
8	International Tailor	4	Penjahit pakaian
9	Levis	2	Toko pakaian
10	Foto Ramayana	2	Toko foto
11	Manila Art Ahop	2	Toko kerajinan
12	King Shoes	2	Toko sepatu
13	Sport & Musical	2	Toko olahraga
14	Jara	2	Toko sepatu
15	Ridho Shoes	3	Toko sepatu
16	Istana Kemeja	2	Toko pakaian
17	Okularium Optic	2	Toko kacamata
18	Istana Tekstil	2	Toko kain
19	Toko tas & topi	2	Toko tas
20	Kosong	2	-
21	Dunia Moda	4	Toko kain
22	Toserba	2	Toserba
23	Pasar Baru	2	Toko sepatu
24	Kain	2	Toko kain
25	Raja Tekstil	3	Toko kain

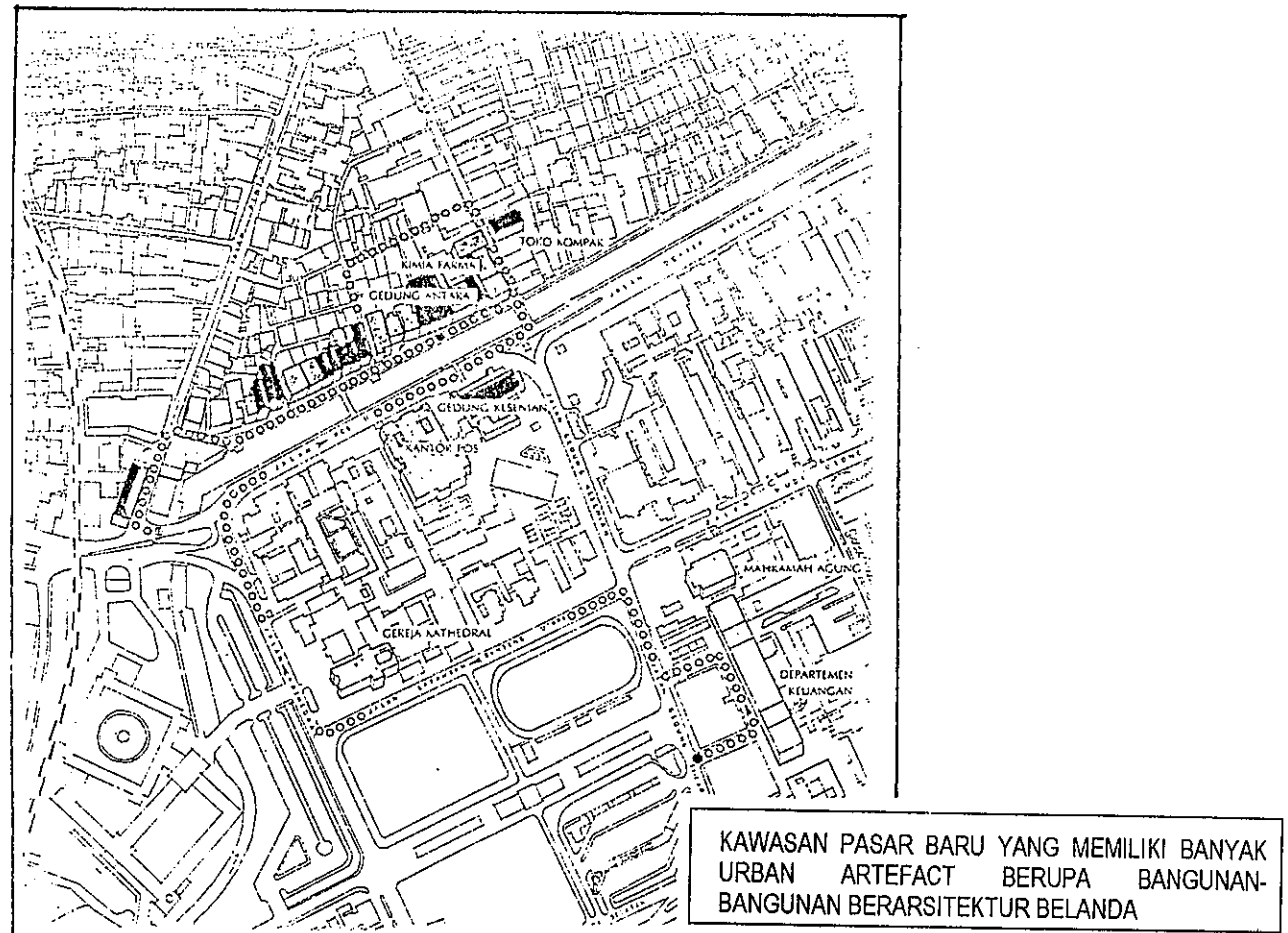
26	Kosong	2	-
27	Victory	2	Rumah makan
28	Isardas Tekstil	2	Toko kain
29	Italy Shoes	2	Toko sepatu
30	Bata	4	Toko sepatu
31	Buccheri	4	Toko sepatu
32	Milano	2	Toko sepatu
33	Sinar Jaya	2	Lain-lain
34	Toronto	4	Lain-lain
35	Garden Tekstil	4	Toko kain
36	Barata	5	Lain-lain
37	Ramayana	4	Toserba
38	Boutique Sepatu	3	Toko sepatu
39	Batan Sports	2	Toko olahraga
40	Studio I	4	Toko foto
41	Gomen Tekstil	2	Toko kain
42	Hidup Baru	2	Toko sepatu
43	Holand	3	Lain-lain
44	Optik Tunggal	3	Tokoacamata
45	Buccheri	3	Toko sepatu
46	Sinar Cantik	2	Toko mas
47	Sinar Abadi	3	Toko mas
48	Kentucky F.C	3	Rumah makan
49	Populer	3	Toko arloji
50	Dynasti	3	Toko sepatu
51	Intermoda	3	Toko sepatu
52	Tekstil Peepco	4	Toko kain
53	Seis Optik	4	Tokoacamata
54	Tjung Tjung	3	Toko arloji
55	Kota Mas	4	Toko mas
56	Studio II	4	Toko foto
57	Kosong	4	-
58	Gold	2	Toko mas
59	Modella Tekstil	2	Toko kain
60	Troopen	3	Toko buku
61	A&W Restaurant	4	Rumah makan
62	My Choice Tekstil	3	Toko kain
63	Lee I.e Seng	3	Lain-lain
64	Mustika Jaya	2	Toko arloji
65	Naga Perak	2	Toko mas
66	Bazaar Stock	3	Toko pakaian
67	Grand Optik	3	Tokoacamata

Sumber : Hasil Pendataan Lapangan, Pebruari 2001

Kawasan Pasar Baru memiliki banyak *urban artefact* berupa bangunan-bangunan berarsitektur Belanda. Untuk sebaran lokasi bangunan-bangunan yang memiliki arsitektur Belanda dapat dilihat pada Gambar III-12 dibawah ini



GAMBAR III-12  
SEBARAN BANGUNAN KUNO BERARSITEKTUR BELANDA  
DI KAWASAN PASAR BARU



Sumber : Dinas Tata Bangunan dan Pemugaran  
DKI Jakarta, 1990

*Di seluruh kawasan Pasar Baru, bangunan yang berarsitektur Belanda tidak hanya terletak pada Jalan Pasar Baru saja, akan tetapi sebagian besar terletak pada Jalan Antara dan di sisi sungai Ciliwung. Sedangkan bangunan yang terletak di Jalan Pasar Baru adalah Toko Kompak dan Apotik Kimia Farma*

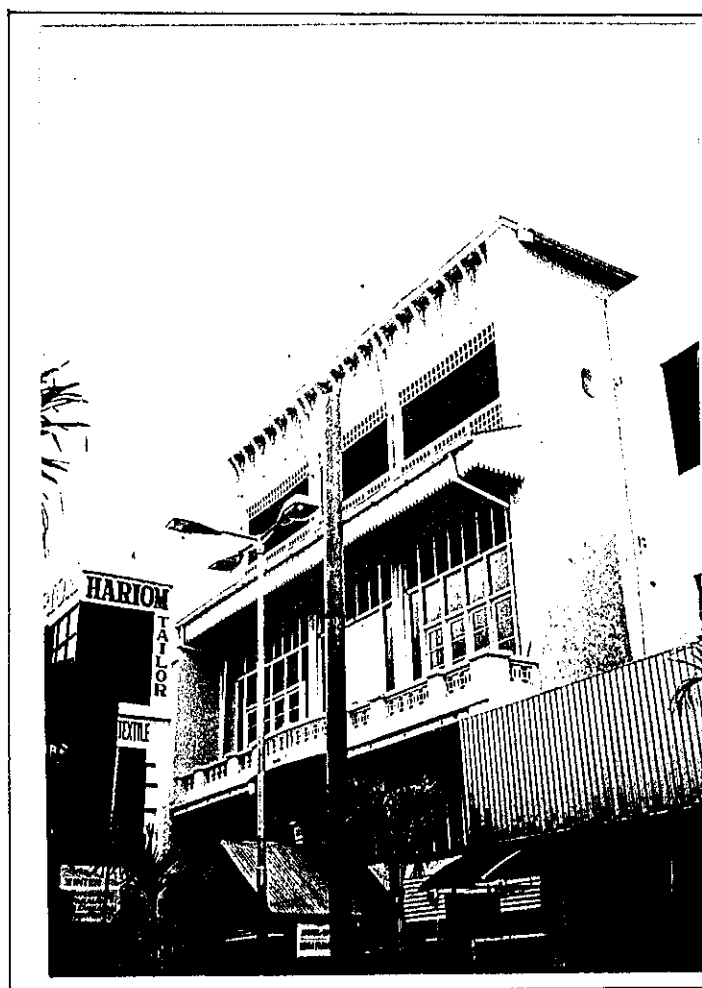


FOTO III-3  
BANGUNAN APOTIK KIMIA FARMA  
Sumber : Pemotretan Pebruari 2001

*Bangunan Apotik Kimia Farma nampak pada kerangka utama bangunan masih mempertahankan bentuk aslinya sebagai bangunan ber arsitektur campuran yang didominasi oleh arsitektur Belanda. Akan tetapi nampak pada detail bukaan (jendela, ventilasi) sudah mengalami perubahan. Terlihat dari pilihan penggunaan material kaca untuk penutupnya.*



FOTO III-4  
BANGUNAN TOKO KOMPAK  
Sumber : Pemotretan Februari 2001

*Bangunan Toko Kompak yang aktivitasnya masih berlangsung sampai saat ini. Toko Kompak mengkhususkan pada penjualan tas. Nampak bahwa arsitektur bangunannya campuran antara arsitektur Cina dan Belanda. Detail ornamen dan rangka utama bangunan masih dipertahankan seperti aslinya, bahkan pemilihan cat untuk finishing akhirpun sangat berhati-hati untuk tidak menghilangkan kesan sebagai bangunan lama*

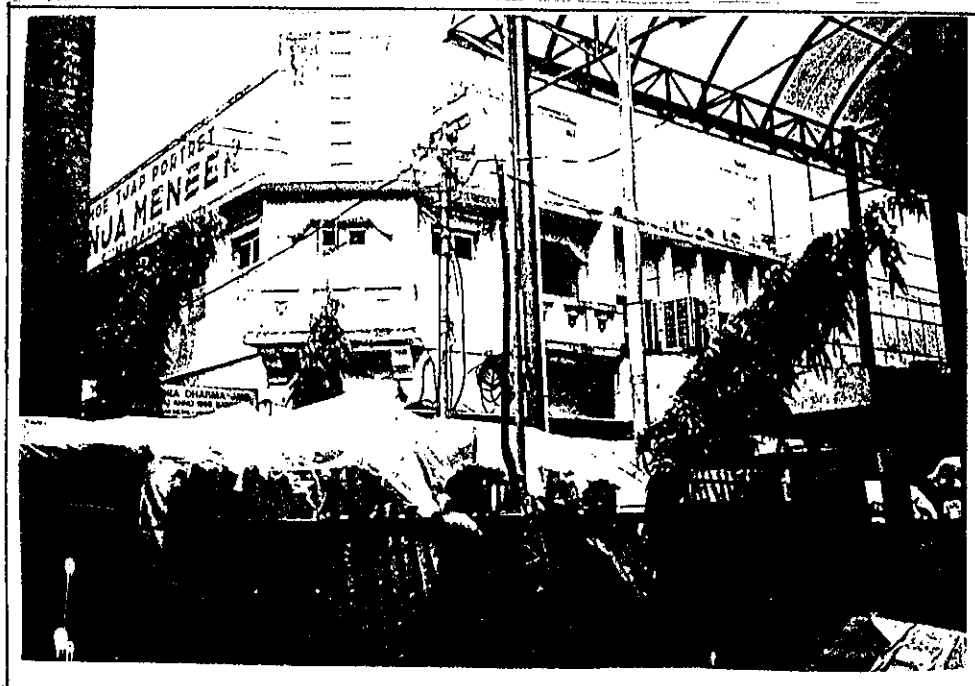


FOTO III-5  
BANGUNAN TOKO DJAMOE TJAP PORTRET NJONJA MENEER SEMARANG  
Sumber : Pemotretan Pebruari 2001

*Selain bangunan apotik Kimia Farma dan Toko Kompak, masih terdapat bangunan berarsitektur Belanda yang relatif utuh arsitektur aslinya yaitu Toko Djamoë Tjap Portret Njonja Meneer Semarang. Saat ini bagian lantai pertama masih dipergunakan sebagai toko sedangkan lantai bagian atas bangunan tidak dimanfaatkan.*

Fungsi bangunan sangat berpengaruh terhadap aktivitas yang ditimbulkannya. Aktivitas dapat berlangsung sepanjang waktu atau bahkan hanya pada waktu-waktu tertentu tergantung dari respon yang disampaikan pengunjung atas fungsi yang dapat menimbulkan daya tarik tersebut. Dibawah ini terdapat Tabel III-14 yang menjelaskan mengenai fungsi bangunan dan juga aktivitas yang ditimbulkannya dikaitkan dengan jangka waktu berlangsungnya aktivitas tersebut.

TABEL III-14  
FUNGSI BANGUNAN DAN WAKTU BERLANGSUNGNYA AKTIVITAS

KELOMPOK	FUNGSI BANGUNAN	WAKTU KEGIATAN	WAKTU PUNCAK
PERDAGANGAN	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Toko / retail</li> <li>▪ Ruko</li> <li>▪ Department store</li> <li>▪ Kaki lima</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Senin-Sabtu pukul 10.00-22.00</li> <li>▪ Minggu pukul 10.00-17.00</li> </ul>	Sabtu-Minggu
JASA	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kantor</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Senin-Sabtu pukul 08.00-17.00</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Senin-Sabtu pada waktu pagi dan sore</li> </ul>
FASILITAS UMUM	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sekolah</li> <li>▪ Masjid</li> <li>▪ Stasiun</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Senin-Sabtu pukul 07.00-13.00</li> <li>▪ 24 jam</li> <li>▪ 24 jam</li> </ul>	
HUNIAN	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Hunian</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 24 jam</li> </ul>	

Sumber : Analisis Data Lapangan, Pebruari 2001

### 3.6.5. Sarana dan Prasarana

Hal-hal yang termasuk dalam kelompok sarana dan prasarana adalah : *pavement*, air bersih, listrik, telepon, saluran air kotor, sampah, *street furniture* dan *lanskap*.

#### ▪ **Pavement**

Sebelum menjadi *pedestrian mall*, sepanjang Jalan Pasar Baru menggunakan material aspal sebagaimana jalan-jalan lainnya. Setelah tahun 1990, Jalan Pasar Baru tertutup untuk kendaraan dan dikhususkan bagi pejalan kaki, maka material penutup jalan sedikit demi sedikit dirubah dengan menggunakan *pavement conblok*. Saat ini *pavement* sudah menutup seluruh ruas jalan dengan pilihan bentuk dan desain yang sederhana. Keberadaan kanopi yang sebagian sudah dibangun, memperkuat daya tahan *pavement* terhadap pengaruh cuaca dan menambah kenyamanan bagi pengunjung untuk berbelanja.

#### ▪ **Air Bersih, Listrik, Telepon**

Hampir seluruh bangunan di Jalan Pasar Baru sudah terlayani dengan saluran air bersih, listrik dan telepon. Untuk saluran air bersih menggunakan pipa-pipa di bawah tanah, sedangkan untuk listrik dan telepon sebagian masih menggunakan saluran kabel udara sehingga nampak menggantung disana-sini. Kebutuhan yang belum terpenuhi adalah air bersih untuk umum dan jumlah telepon umum. Bagi pengunjung yang memerlukan air bersih, belum dapat terpenuhi secara mudah dan nyaman. Sedangkan untuk telepon umum, secara kualitas dan kuantitas belum memadai.

#### ▪ **Saluran Air Kotor, Sampah dan Pembuangan Limbah**

Pembuangan air kotor menggunakan saluran tertutup bawah tanah, sebagian menuju saluran pembuangan kota dan sebagian menuju Kali Ciliwung. Sebagai kawasan perdagangan dan jasa, limbah yang dihasilkan relatif tidak mencemari lingkungan. Sedangkan limbah banyak dihasilkan dari kegiatan di rumah makan. Limbah tersebut diperlakukan seperti sampah pada umumnya. Dikumpulkan dalam tempat sampah baru kemudian diangkut menuju *depo kontainer* sampah.



FOTO III-12  
POHON PALEM PUTRI SEBAGAI ELEMEN LANDSKAPING  
Sumber : Pemotretan Pebruari 2001

*Pohon palem putri yang batangnya ramping tidak menutup fasade pertokoan dan sekaligus berfungsi sebagai tanaman pengarah. Lanskapings lainnya tidak ada. Pemilik toko masing-masing hanya ada yang menambahkan tanaman dalam pot sederhana maupun pot gantung. Secara kualitas dan kuantitas, penataan lanskapings belum memadai.*

### 3.6.6. Sektor Informal (Pedagang Kaki Lima)

Disepanjang *pedestrian mall* Jalan Pasar Baru sebenarnya tidak diperbolehkan sektor informal (PKL) berdagang. Akan tetapi keberadaannya dibutuhkan, misalnya PKL yang berdagang makanan dan minuman dengan harga relatif murah dibutuhkan oleh karyawan yang bekerja pada pertokoan Jalan Pasar Baru. Selain itu, waktu berdagangnya yang bisa berlangsung sampai jauh malam dapat menghidupkan suasana. Saat ini PKL berlokasi pada : ujung Utara Jalan Pasar Baru dan jalan-jalan kecil yang berpotongan dengan Jalan Pasar Baru. Jenis barang dan jasa yang diperdagangkan sektor informal ini sangat heterogen. Pada satu sisi, pengunjung yang datang ke Pasar Baru juga merasa diuntungkan dengan adanya PKL ini karena ada bahan untuk memperbandingkan harga dan mutu barang yang dijual di Pasar Baru, selain menambah alternatif lokasi membeli.



### 3.6.7. *Traffic System* (Sistem Lalu-lintas)

Untuk menjelaskan mengenai sistem lalu lintas pada Jalan Pasar Baru, terkait erat dengan sistem lalu lintas pada kawasan Pasar Baru secara keseluruhan. Kawasan Pasar Baru diapit oleh 3 Jalan Utama yaitu Jalan Kantor Pos Besar (Jl. Dr. Sutomo), Jl. Gunung Sahari, Jl. KH. Samanhudi dan Jalur Kereta Layang. Tiga hal pokok sistem lalu lintas yang menyangkut kawasan perdagangan dan jasa adalah mengenai :

- Jalan, jumlah jalur kendaraan dan arah jalur kendaraan.
- Jalur angkutan umum
- Sistem perparkiran.
- Bongkar muat barang

#### ▪ **Jalan, Jumlah Jalur Kendaraan dan Arah Jalur Kendaraan**

Jalan-jalan pada kawasan Pasar Baru adalah jalan arteri, jalan lokal dan jalan lingkungan dengan jumlah jalur kendaraan antara 2 – 4 jalur. Arah jalur kendaraan ada yang ditentukan untuk 1 arah, ada yang 2 arah dan ada yang tidak diperbolehkan sama sekali kendaraan melintasinya (kecuali pada jam-jam tertentu).

#### ▪ **Jalur Angkutan Umum**

Angkutan umum utama (bis kota, mikrolet dan metro mini) melintas pada Jalan Dr. Sutomo Jalan Gunung Sahari Raya dan Jalan KH. Samanhudi. Sedangkan pada jalan-jalan lain dilayani dengan angkutan umum yang lebih kecil yaitu mikrolet, bajaj, ojek kendaraan bermotor dan ojek sepeda. Letaknya yang sangat strategis memudahkan pencapaian kawasan ini dari segala penjuru kota Jakarta.

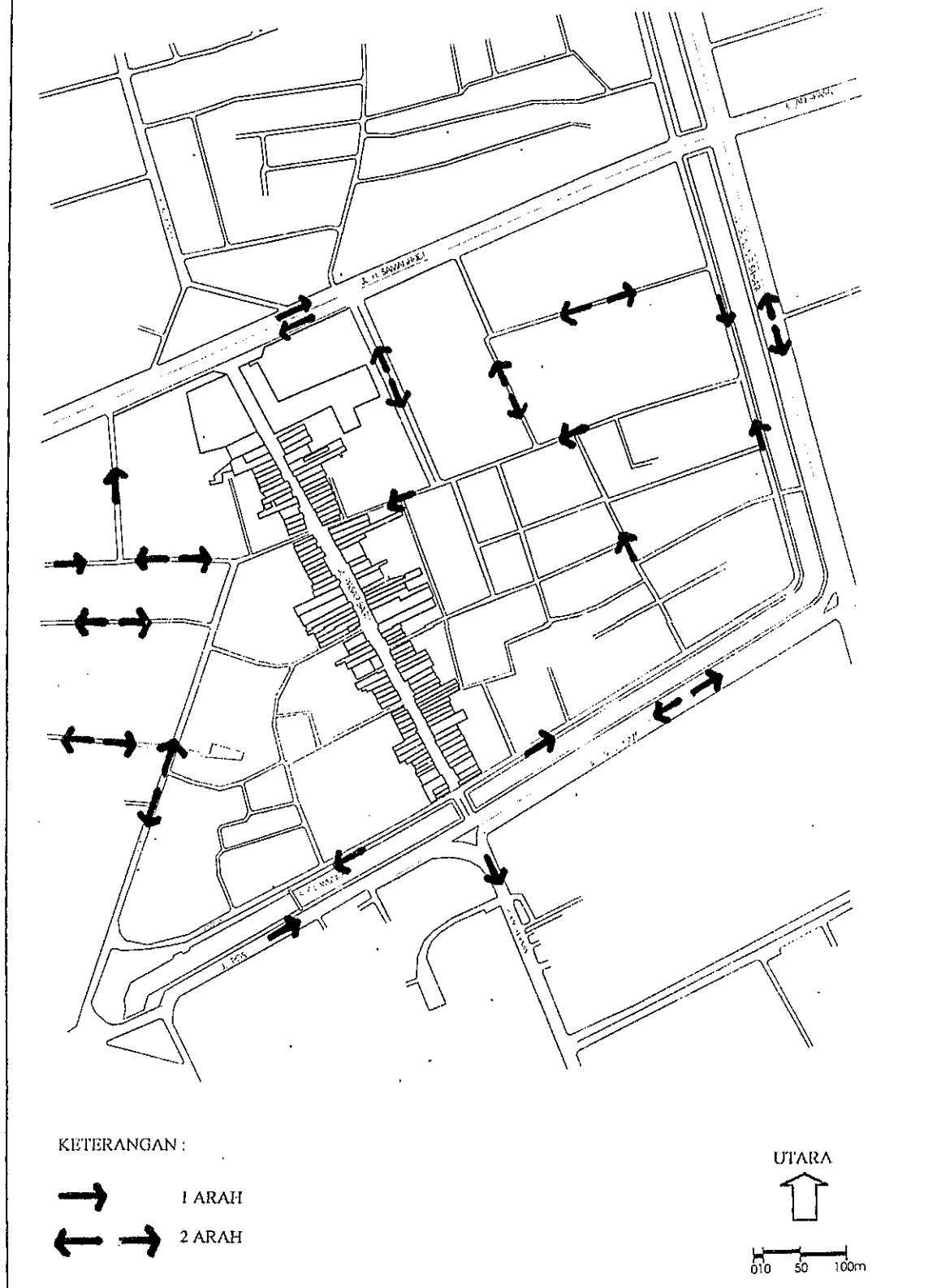
#### ▪ **Sistem Perparkiran**

Sistem perparkiran adalah menggunakan *off street parking* dan *on street parking*. *Off street parking* adalah parkir di dalam gedung parkir dan tidak memanfaatkan badan jalan. Antara lain pada gedung Istana Pasar Baru di Jl. Pintu Air Raya, pada gedung King Plaza di pertigaan Jalan Kelinci dengan Jalan Pintu Air dan pada gedung Plaza Metro di Jl. Gereja Ayam. Untuk *on street parking* memanfaatkan sebagian badan jalan di seluruh Kawasan Pasar Baru. Akan tetapi khusus untuk pengunjung yang datang ke Jalan Pasar Baru, biasanya memarkir kendaraan pada sepanjang Jl. Antara,



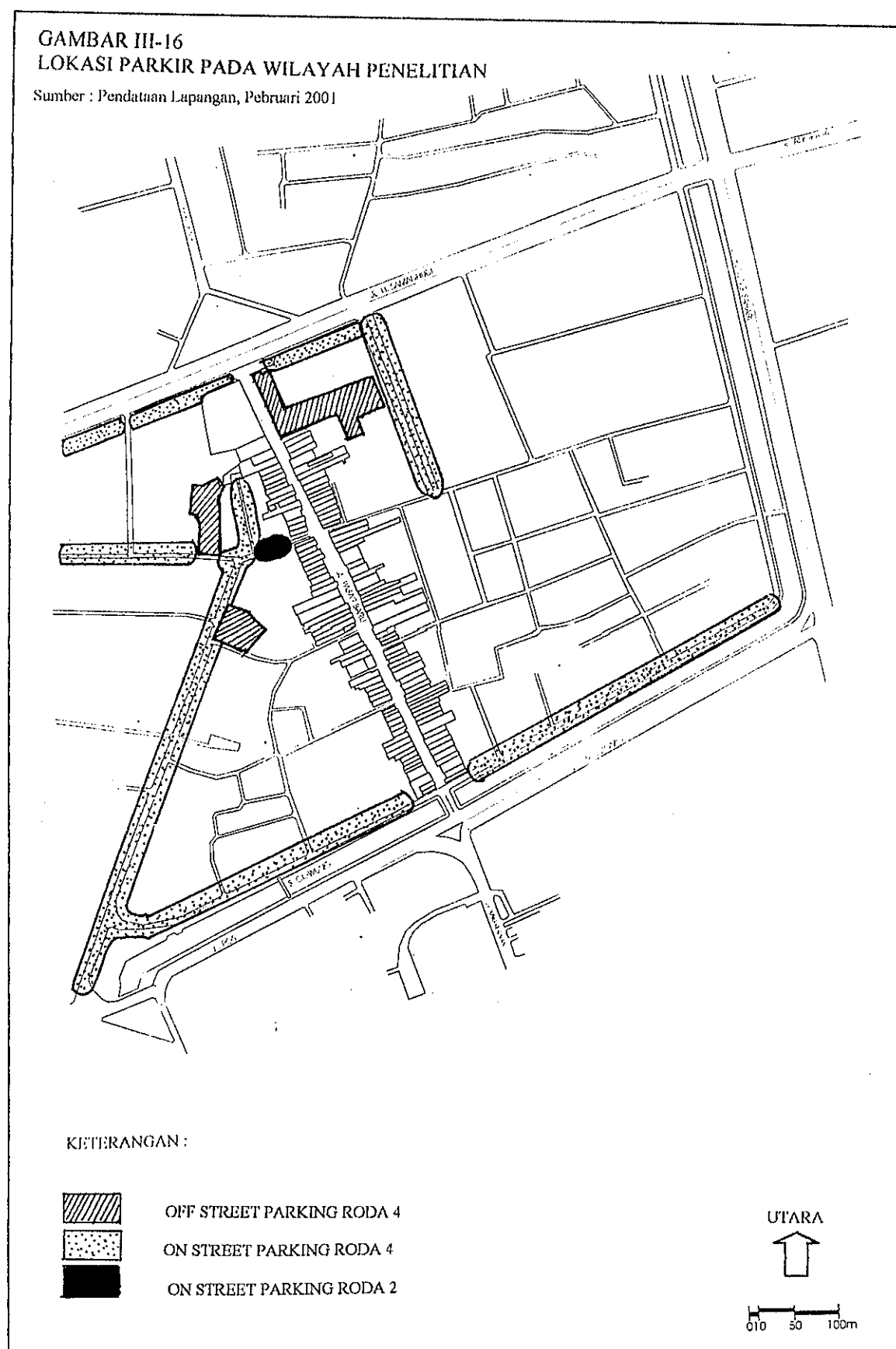
GAMBAR III-15  
ARAH LALU LINTAS PADA WILAYAH PENELITIAN

Sumber : Pendataan Lapangan, Pebruari 2001



GAMBAR III-16  
LOKASI PARKIR PADA WILAYAH PENELITIAN

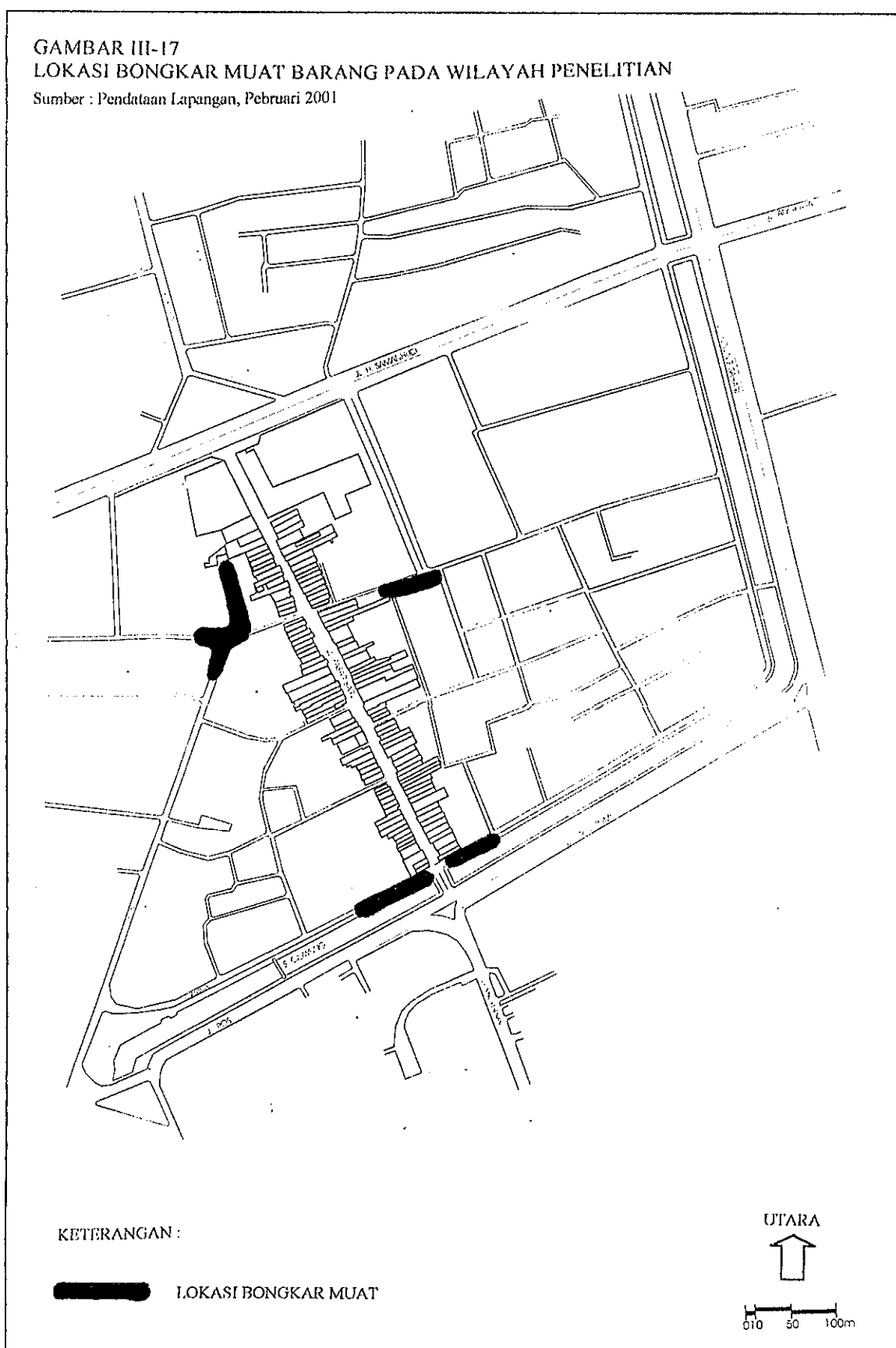
Sumber : Pendataan Lapangan, Pebruari 2001



GAMBAR III-17

## LOKASI BONGKAR MUAT BARANG PADA WILAYAH PENELITIAN

Sumber : Pendataan Lapangan, Pebruari 2001



#### ▪ Sistem Bongkar Muat

Sistem bongkar muat masih menjadi permasalahan pada saat ini khususnya bagi pemilik pertokoan di *pedestrian mall* Jalan Pasar Baru. Penerapan Jalan Pasar Baru khusus untuk pejalan kaki menyebabkan kendaraan bongkar muat harus parkir pada Jalan Antara maupun Jalan Kelinci. Distribusi ke pertokoan dilanjutkan dengan menggunakan gerobak dorong manusia maupun dengan sepeda motor. Pada malam hari setelah pertokoan tutup (setelah pukul 22.00), baru aktivitas bongkar muat dapat dilakukan dengan mobil boks kecil langsung berhenti di depan pertokoan. Bongkar muat dengan mata rantai distribusi yang panjang ini membebani ongkos jual barang.

#### 3.6.8. Pengunjung

Karakter pengunjung di *pedestrian mall* Jalan Pasar Baru sangat beragam dan dari kelas sosial ekonomi manapun. Asal pengunjung mayoritas adalah dari Jabotabek, akan tetapi terdapat pula sejumlah pengunjung dari luar Jabotabek dan luar Jawa bahkan turis mancanegara juga mengunjungi Jalan Pasar Baru karena citra Pasar Baru yang sangat kuat sebagai kawasan perdagangan khusus sepatu, kain dan perhiasan emas. Usia pengunjung kebanyakan dewasa muda yang sudah berpenghasilan (bekerja) karena tujuan utama adalah berbelanja. Usia yang lebih muda kebanyakan melakukan aktivitas *window shopping*.

#### 3.7. Kondisi Kawasan Sekitar Jalan Pasar Baru

Fungsi bangunan pada kawasan di sekitar Jalan Pasar Baru adalah permukiman dan untuk perkantoran / perdagangan. Fungsi lainnya menduduki prosentase lebih kecil. Sebagai kawasan pusat kota Jakarta yang menjadi titik tumbuh perkembangannya, terdapat banyak bangunan penting yang menjadi pertimbangan untuk merevitalisasi kawasan. Antara lain bangunan Kantor Pos Besar, gedung Antara, Gedung Kesenian Jakarta dan bangunan Gereja Ayam. Terlihat sekali terjadi luberan aktivitas yang berlangsung di Jalan Pasar Baru ke arah kawasan sekitarnya. Luberan aktivitas tersebut berupa arus

#### BAB IV

### ANALISIS PENGARUH KONSEP *PEDESTRIAN MALL* DI JL. PASAR BARU DAN KAWASAN SEKITARNYA

Untuk mengetahui pengaruh konsep *pedestrian mall* pada Jalan Pasar Baru dan pada kawasan sekitarnya (Jl. Antara, Jl. Pasar Baru Selatan, Jl. Kelinci, Jl. Pintu Air, Jl. GKJ dan Jl. Gereja Ayam) menggunakan studi longitudinal, yaitu memperbandingkan kondisi-kondisi sebelum Jalan Pasar Baru menjadi *pedestrian mall* (sebelum tahun 1990) dengan kondisi setelah menjadi *pedestrian mall* (setelah tahun 1990). Kemudian untuk memperkuat analisis dilakukan tabulasi silang untuk mengetahui hubungan pengaruhnya. Sedangkan yang terakhir, partisipasi dari pemilik / penghuni bangunan dan masyarakat pengunjung dianalisis dengan metode Penskalaan Model Likert untuk mendapatkan temuan yang lebih akurat. Sistematika analisis terbagi menjadi 2 untuk setiap faktor, yaitu analisis pada Jalan Pasar Baru yang merupakan bagian **internal** dan analisis kawasan sekitar Jalan Pasar Baru (Jl. Antara, Jl. Pasar Baru Selatan, Jl. Kelinci, Jl. Pintu Air, Jl. GKJ dan Jl. Gereja Ayam) yang merupakan bagian **eksternal**.

Sesuai dengan hasil kajian pada kasus-kasus pembanding penerapan konsep *pedestrian mall* untuk merevitalisasi kawasan (dibahas pada Bab 2), diperoleh komponen-komponen kawasan yang berubah setelah penerapan *konsep pedestrian mall*. Komponen-komponen tersebut selanjutnya menjadi komponen-komponen analisis, yaitu :

1. Rancang Bangunan
2. Fungsi Bangunan
3. Pengunjung
4. Jenis dan Sebaran Aktivitas
5. Sistem Lalu lintas
6. Sarana dan Prasarana
7. Partisipasi Penghuni Bangunan

## 4.1. Perubahan Rancang Bangunan

### 4.1.1. Bentuk Fisik Bangunan

#### a. Jalan Pasar Baru

Penutupan penggal Jalan Pasar Baru menjadi *pedestrian mall* menyebabkan area ini khusus untuk pejalan kaki. Intensitas pergerakan pejalan kaki menjadi lebih tinggi, sedangkan kecepatan bergerak pejalan kaki berkurang. Hal tersebut menyebabkan pejalan kaki leluasa untuk mengeksplorasi kemampuan visual terhadap sekelilingnya sekaligus juga membuka peluang untuk bergerak ke segala tempat. Pemilik dan penghuni bangunan menangkap kesempatan tersebut untuk lebih memperbesar kemungkinan pejalan kaki berkunjung dan melakukan aktivitas di dalam bangunan. Kondisi seperti itu dapat mendorong pemilik / penghuni bangunan untuk melakukan perubahan pada bangunannya agar dapat kontekstual dengan lingkungannya. Pada Tabel-tabel dibawah ini dapat dilihat prosentase bangunan yang pernah mengalami perubahan fisik, bagian dari bangunan yang dirubah serta alasan melakukan perubahan fisik bangunan.

TABEL IV-1  
PROSENTASE BANGUNAN DI JALAN PASAR BARU  
YANG MENGALAMI PERUBAHAN FISIK

Uraian	Jumlah	%
Pernah mengalami perubahan fisik	49	92.45
Tidak pernah mengalami perubahan fisik	4	7.55
Jumlah	53	100.00

Sumber : Hasil Analisis, Maret 2001

TABEL IV-2  
BAGIAN BANGUNAN DI JALAN PASAR BARU  
YANG MENGALAMI PERUBAHAN FISIK

Bagian Yang Mengalami Perubahan Fisik	Jumlah	%
1. Bagian fasade bangunan	21	39.62
2. Penambahan sebagian bangunan	19	35.85
3. Penggantian material bangunan	5	9.43
4. Pengurangan sebagian bangunan	4	7.55
5. Perubahan jumlah lantai	1	1.89
6. Tidak ada perubahan	3	5.66
Jumlah	53	100.00

Sumber : Hasil Analisis, Maret 2001

TABEL IV-3  
ALASAN DILAKUKANNYA PERUBAHAN FISIK PADA BANGUNAN  
DI JALAN PASAR BARU

Karena perubahan Jalan Pasar Baru menjadi <i>pedestrian mall</i>	Jumlah	%
1. Ya	46	86.79
2. Tidak	4	7.55
3. Tidak tahu	3	5.66
Jumlah	53	100.00

Sumber : Hasil Analisis, Maret 2001

Dari tabel diatas terlihat bahwa sebagian besar pernah mengalami perubahan fisik bangunannya. Bagian bangunan yang paling banyak dirubah adalah bagian fasade bangunan dan perubahan tersebut berkaitan dengan perubahan Jalan Pasar Baru menjadi *pedestrian mall*. Perubahan yang paling sedikit dilakukan adalah merubah jumlah lantai. Fasade bangunan merupakan bagian yang paling banyak dilihat orang dan perubahan tersebut merupakan usaha untuk menyesuaikan dengan kondisi Jalan Pasar Baru yang berubah menjadi area khusus pejalan kaki. Pergerakan pejalan kaki yang lambat diberi stimulan berupa pandangan fasade bangunan yang menarik sehingga pengunjung akan tertarik memasuki toko/bangunan tersebut. Perubahan jumlah lantai paling sedikit dilakukan karena tidak ada kebutuhan menambah ruangan yang menyesuaikan dengan fungsi bangunan, selain itu penambahan jumlah lantai memerlukan biaya dan kerumitan yang lebih tinggi. Adapula perubahan fisik yang dilakukan tetapi tidak ada hubungannya dengan perubahan Jalan Pasar Baru menjadi *pedestrian mall*. Perubahan tersebut semata-mata untuk memenuhi kebutuhan pemilik bangunan dan dengan alasan tersendiri.

#### b. Kawasan Sekitarnya

Pada kawasan sekitar Jalan Pasar Baru, ternyata sebagian besar bangunan-bangunan disana pernah mengalami perubahan fisik dengan berbagai alasan. Hal tersebut dijelaskan pada Tabel-tabel dibawah ini.

TABEL IV-4  
PROSENTASE BANGUNAN PADA KAWASAN SEKITAR JALAN PASAR BARU  
YANG MENGALAMI PERUBAHAN FISIK

Uraian	Jumlah	%
Pernah mengalami perubahan fisik	20	66.67
Tidak pernah mengalami perubahan fisik	10	33.33
Jumlah	30	100.00

Sumber : Hasil Analisis, Maret 2001

TABEL IV-5  
BAGIAN BANGUNAN PADA KAWASAN SEKITAR JALAN PASAR BARU  
YANG MENGALAMI PERUBAHAN FISIK

Bagian Yang Mengalami Perubahan Fisik	Jumlah	%
1. Bagian fasade bangunan	20	52.63
2. Penggantian material bangunan	10	26.32
3. Penambahan sebagian bangunan	4	10.53
4. Penambahan jumlah lantai	4	10.53
5. Pengurangan sebagian bangunan	0	0
Jumlah	38	100.00

Sumber : Hasil Analisis, Maret 2001

TABEL IV-6  
ALASAN DILAKUKANNYA PERUBAHAN FISIK PADA BANGUNAN  
DI KAWASAN SEKITAR JALAN PASAR BARU

Karena perubahan Jalan Pasar Baru menjadi <i>pedestrian mall</i>	Jumlah	%
1. Ya	5	16.67
2. Tidak	23	76.67
3. Tidak tahu	2	6.66
Jumlah	30	100.00

Sumber : Hasil Analisis, Maret 2001

Pada kawasan sekitar Jalan Pasar Baru sebagian besar bangunan pernah mengalami perubahan fisik. Bagian yang dirubah sebagian besar adalah pada fasade bangunan. Perubahan tersebut dilakukan tidak ada hubungannya dengan perubahan Jalan Pasar Baru menjadi *pedestrian mall*, melainkan semata-mata untuk memenuhi kebutuhan dan alasan tersendiri. Perubahan yang paling sedikit dilakukan adalah penambahan sebagian bangunan dan penambahan jumlah lantai.

#### 4.1.2. Ketinggian (Jumlah Lantai) Bangunan

##### a. Jalan Pasar Baru

Pembahasan mengenai perubahan fisik bangunan menyebutkan bahwa penambahan jumlah lantai menempati pertimbangan terakhir untuk dilakukan. Sebelum tahun 1990, kawasan perdagangan dan jasa Pasar Baru, terutama pada ruas Jalan Pasar Baru merupakan bangunan-bangunan ruko dengan ketinggian 2-3 lantai. Hasil pendataan lapangan terakhir, jumlah terbanyak adalah bangunan berlantai 2, kemudian berlantai 3 dan berlantai 4. Artinya, setelah jangka waktu yang panjang, ketinggian bangunan pada



Jalan Pasar Baru tidak mengalami perubahan yang signifikan dalam hal kuantitas. Bangunan tinggi (5-7 lantai) merupakan bangunan pusat perbelanjaan baru yang terletak di ujung Utara Jalan Pasar Baru, berbatasan dengan Jalan KH. Samanhudi. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Tabel IV-7.

TABEL IV-7  
JUMLAH DAN PROSENTASE KETINGGIAN SELURUH BANGUNAN  
DI JALAN PASAR BARU

Lokasi Bangunan	Jumlah Lantai							Jumlah Bangunan
	1	2	3	4	5	6	7	
Sisi Barat	0	30	22	14	1	0	0	67
Sisi Timur	7	37	9	9	3	0	3	68
Jml Lantai	7	67	31	23	4	0	3	135
Prosentase (%)	5.19	49.63	22.96	17.04	2.96	0.00	2.22	100.00

Sumber : Hasil Analisis, Maret 2001

#### b. Kawasan Sekitarnya

Pada ruas Jl. Antara, Jl. Pintu Air, Jl. Kelinci, Jl. Pasar Baru Selatan, Jl. GKJ dan Jl. Gereja Ayam, kondisinya hampir serupa. Guna lahan campuran antara hunian, perkantoran serta perdagangan dan jasa yang ada sejak semula ternyata berpengaruh pada ketinggian bangunan. Bangunan permukiman sebagian besar berlantai 1, sedangkan perkantoran, perdagangan dan jasa memanfaatkan bangunan ruko yang ketinggiannya sebelum tahun 1990 berkisar antara 1-3 lantai. Demikian pula dengan kondisi saat ini. Sebagian besar bangunan berlantai 2, berlantai 1 dan berlantai 3. Arti dari hasil ini adalah bahwa ketinggian bangunan pada kawasan sekitar Jalan Pasar Baru ini relatif masih tetap. Akan tetapi perlu diingat bahwa meskipun angka bangunan yang memiliki jumlah lantai lebih dari 4 relatif kecil, secara fisik dan visual bangunan ini akan nampak dominan dan sangat mempengaruhi wajah kawasan sekitar Jalan Pasar Baru.

TABEL IV-8  
JUMLAH DAN PROSENTASE KETINGGIAN BANGUNAN  
DI KAWASAN SEKITAR JALAN PASAR BARU

Lokasi Bangunan	Jumlah Lantai					Jumlah Bangunan
	1	2	3	4	>4	
Kawasan Sekitar Jl. Pasar Baru	6	12	6	4	2	30
Prosentase (%)	20.00	40.00	20.00	13.33	6.67	100.00

Sumber : Hasil Analisis, Maret 2001

### 4.1.3. Korelasi Status Bangunan Dengan Perubahan Fisik Bangunan

#### a. Jalan Pasar Baru

##### ▪ Uji *Chi-Square*

Uji *chi-square* dengan menggunakan alat SPSS dengan  $df = 4$  dan tingkat signifikansi 0,05 menghasilkan nilai *chi-square* hitung sebesar 12,296. Nilai tersebut lebih besar dari nilai *chi-square* tabel sebesar 9,488. Dapat disimpulkan bahwa  $H_0$  ditolak, artinya ada keterkaitan antara status bangunan dengan kemungkinan terjadinya perubahan fisik bangunan.

##### ▪ Uji Koefisien Kontingensi (*Contingency Coefficient*)

Uji ini menghasilkan nilai 0,431 menunjukkan adanya hubungan yang tidak terlalu kuat antara status bangunan dengan perubahan fisik bangunan.

##### ▪ Uji Korelasi Spearman (*Spearman Correlation*)

Dari hasil perhitungan didapatkan nilai positif 0,260. Artinya status bangunan memiliki bentuk keterkaitan berbanding lurus dengan kemungkinan dilakukannya perubahan fisik bangunan. Bangunan yang dihuni dengan status milik sendiri besar kemungkinannya mengalami perubahan fisik. Bangunan dengan status sewa atau kontrak kecil kemungkinan penghuninya melakukan perubahan fisik bangunan.

TABEL IV-9  
HUBUNGAN STATUS BANGUNAN DENGAN PERUBAHAN FISIK BANGUNAN  
DI JALAN PASAR BARU

Variabel Terikat	Variabel Bebas	<i>Chi-square</i> ( $X^2$ )		Derajat Kebebasan (df)	<i>Contingency Coefficient</i>	<i>Spearman Correlation</i>
		Hitung	Tabel			
Status bangunan	Perubahan fisik bangunan	12.296	9.488	4	0.431	0.260

Sumber : Hasil Analisis, Maret 2001

#### b. Kawasan Sekitarnya

##### ▪ Uji *Chi-Square*

Uji *chi-square* dengan menggunakan alat SPSS dengan  $df = 6$  dan tingkat signifikansi 0,05 menghasilkan nilai *chi-square* hitung sebesar 13,629. Nilai tersebut lebih besar dari nilai *chi-square* tabel sebesar 7,815. Dapat disimpulkan bahwa  $H_0$  ditolak, artinya ada keterkaitan antara status bangunan dengan kemungkinan terjadinya perubahan fisik bangunan.

▪ **Uji Koefisien Kontingensi (*Contingency Coefficient*)**

Uji ini menghasilkan nilai 0,369 menunjukkan adanya hubungan yang tidak terlalu kuat antara status bangunan dengan perubahan fisik bangunan.

▪ **Uji Korelasi Spearman (*Spearman Correlation*)**

Dari hasil perhitungan didapatkan nilai positif 0,027. Artinya status bangunan memiliki bentuk keterkaitan berbanding lurus dengan kemungkinan dilakukannya perubahan fisik bangunan. Bangunan yang dihuni dengan status milik sendiri besar kemungkinannya mengalami perubahan fisik. Bangunan dengan status sewa atau kontrak kecil kemungkinan penghuninya melakukan perubahan fisik bangunan.

TABEL IV-10  
HUBUNGAN STATUS BANGUNAN DENGAN PERUBAHAN FISIK BANGUNAN  
DI KAWASAN SEKITAR JALAN PASAR BARU

Variabel Terikat	Variabel Bebas	<i>Chi-square</i> ( $X^2$ )		Derajat Kebebasan (df)	<i>Contingency Coefficient</i>	<i>Spearman Correlation</i>
		Hitung	Tabel			
Status bangunan	Perubahan fisik bangunan	13.629	7.815	6	0.396	0.027

Sumber : Hasil Analisis, Maret 2001

#### 4.1.4. Korelasi Usia Bangunan Dengan Dilakukannya Perubahan Bentuk Bangunan

##### a. Jalan Pasar Baru

▪ **Uji *Chi-Square***

Uji *chi-square* dengan menggunakan alat SPSS dengan  $df = 10$  dan tingkat signifikansi 0,05 menghasilkan nilai *chi-square* hitung sebesar 24,545. Nilai tersebut lebih besar dari nilai *chi-square* tabel sebesar 18,307. Dapat disimpulkan bahwa  $H_0$  ditolak, artinya ada keterkaitan antara usia bangunan dengan kemungkinan terjadinya perubahan fisik bangunan.

▪ **Uji Koefisien Kontingensi (*Contingency Coefficient*)**

Uji ini menghasilkan nilai 0,559 menunjukkan adanya hubungan yang cukup kuat antara usia bangunan dengan perubahan fisik bangunan.

▪ **Uji Korelasi Spearman (*Spearman Correlation*)**

Dari hasil perhitungan didapatkan nilai negatif  $-0,052$ . Artinya usia bangunan memiliki bentuk keterkaitan berbanding terbalik dengan kemungkinan dilakukannya perubahan fisik bangunan. Bangunan yang memiliki usia lama ternyata semakin kecil mengalami perubahan bentuk fisik bangunan. Sedangkan pada bangunan yang berusia relatif lebih muda, kemungkinan mengalami perubahan bentuk fisik bangunan lebih besar.

TABEL IV-11  
HUBUNGAN USIA BANGUNAN DENGAN PERUBAHAN FISIK BANGUNAN  
DI JALAN PASAR BARU

Variabel Terikat	Variabel Bebas	Chi-square ( $X^2$ )		Derajat Kebebasan (df)	Contingency Coefficient	Spearman Correlation
		Hitung	Tabel			
Usia bangunan	Perubahan fisik bangunan	24.545	18.307	10	0.559	-0.052

Sumber : Hasil Analisis, Maret 2001

**b. Kawasan Sekitarnya**

▪ **Uji *Chi-Square***

Uji *chi-square* dengan menggunakan alat SPSS dengan  $df = 4$  dan tingkat signifikansi 0,05 menghasilkan nilai *chi-square* hitung sebesar 17,815. Nilai tersebut lebih besar dari nilai *chi-square* tabel sebesar 9,488. Dapat disimpulkan bahwa  $H_0$  ditolak, yang artinya ada keterkaitan antara usia bangunan dengan kemungkinan terjadinya perubahan fisik bangunan.

▪ **Uji Koefisien Kontingensi (*Contingency Coefficient*)**

Uji ini menghasilkan nilai 0,604 menunjukkan hubungan yang cukup kuat antara usia bangunan dengan perubahan fisik bangunan.

▪ **Uji Korelasi Spearman (*Spearman Correlation*)**

Dari hasil perhitungan didapatkan nilai positif 0,395. Artinya usia bangunan memiliki bentuk keterkaitan berbanding lurus dengan kemungkinan dilakukannya perubahan fisik bangunan. Bangunan yang memiliki usia lama ternyata kemungkinan mengalami perubahan bentuk fisik bangunan semakin besar. Sedangkan pada bangunan yang berusia relatif lebih muda, kemungkinan mengalami perubahan bentuk fisik bangunan lebih kecil.

TABEL IV-12  
HUBUNGAN USIA BANGUNAN DENGAN PERUBAHAN FISIK BANGUNAN  
DI KAWASAN SEKITAR JALAN PASAR BARU

Variabel Terikat	Variabel Bebas	Chi-square ( $X^2$ )		Derajat Kebebasan (df)	Contingency Coefficient	Spearman Correlation
		Hitung	Tabel			
Usia bangunan	Perubahan fisik bangunan	13.629	7.815	6	0.396	0.027

Sumber : Hasil Analisis, Maret 2001

#### 4.1.5. Korelasi Ketinggian (Jumlah Lantai) Dengan Perubahan Fungsi Bangunan

##### a. Jalan Pasar Baru

##### ▪ Uji Chi-Square

Uji *chi-square* dengan menggunakan alat SPSS dengan  $df = 12$  dan tingkat signifikansi 0,05 menghasilkan nilai *chi-square* hitung sebesar 43,125. Nilai tersebut lebih besar dari nilai *chi-square* tabel sebesar 26,296. Dapat disimpulkan bahwa  $H_0$  ditolak, artinya ada keterkaitan antara jumlah lantai bangunan dengan kemungkinan terjadinya perubahan fungsi bangunan.

##### ▪ Uji Koefisien Kontingensi (*Contingency Coefficient*)

Uji ini menghasilkan nilai 0,780 menunjukkan hubungan yang kuat antara jumlah lantai bangunan dengan perubahan fungsi bangunan.

##### ▪ Uji Korelasi Spearman (*Spearman Correlation*)

Dari hasil perhitungan didapatkan nilai positif 0,533. Artinya jumlah lantai bangunan memiliki bentuk keterkaitan berbanding lurus dengan kemungkinan dilakukannya perubahan fungsi bangunan. Pada bangunan yang memiliki jumlah lantai semakin banyak maka lebih banyak mengalami perubahan fungsi. Jumlah lantai yang semakin sedikit, lebih sedikit pula kemungkinan mengalami perubahan fungsi bangunan.

TABEL IV-13  
HUBUNGAN JUMLAH LANTAI BANGUNAN DENGAN PERUBAHAN FUNGSI BANGUNAN  
DI JALAN PASAR BARU

Variabel Terikat	Variabel Bebas	Chi-square ( $X^2$ )		Derajat Kebebasan (df)	Contingency Coefficient	Spearman Correlation
		Hitung	Tabel			
Jumlah Lantai Bangunan	Perubahan fungsi bangunan	43.125	26.296	12	0.780	0.533

Sumber : Hasil Analisis, Maret 2001

## b. Kawasan Sekitarnya

### ▪ Uji *Chi-Square*

Uji *chi-square* dengan menggunakan alat SPSS dengan  $df = 4$  dan tingkat signifikansi 0,05 menghasilkan nilai *chi-square* hitung sebesar 13,929. Nilai tersebut lebih besar dari nilai *chi-square* tabel sebesar 9,488. Dapat disimpulkan bahwa  $H_0$  ditolak, artinya ada keterkaitan antara jumlah lantai bangunan dengan kemungkinan terjadinya perubahan fungsi bangunan.

### ▪ Uji Koefisien Kontingensi (*Contingency Coefficient*)

Uji ini menghasilkan nilai 0,563 menunjukkan hubungan yang cukup kuat antara jumlah lantai bangunan dengan perubahan fungsi bangunan.

### ▪ Uji Korelasi Spearman (*Spearman Correlation*)

Dari hasil perhitungan didapatkan nilai positif 0,411. Artinya jumlah lantai bangunan memiliki bentuk keterkaitan berbanding lurus dengan kemungkinan dilakukannya perubahan fungsi bangunan. Pada bangunan yang memiliki jumlah lantai semakin banyak maka lebih banyak mengalami perubahan fungsi. Jumlah lantai yang semakin sedikit, lebih sedikit pula kemungkinan mengalami perubahan fungsi bangunan.

TABEL IV-14  
HUBUNGAN JUMLAH LANTAI BANGUNAN DENGAN PERUBAHAN FUNGSI BANGUNAN  
DI KAWASAN SEKITAR JALAN PASAR BARU

Variabel Terikat	Variabel Bebas	<i>Chi-square</i> ( $X^2$ )		Derajat Kebebasan (df)	<i>Contingency Coefficient</i>	<i>Spearman Correlation</i>
		Hitung	Tabel			
Jumlah Lantai Bangunan	Perubahan fungsi bangunan	13.929	9.488	4	0.563	0.411

Sumber : Hasil Analisis, Maret 2001

## 4.2. Perubahan Fungsi Bangunan

### 4.2.1. Perbandingan Fungsi Bangunan

#### a. Jalan Pasar Baru

Beubahnya Jalan Pasar Baru yang semula memperbolehkan kendaraan untuk lewat menjadi area khusus untuk pejalan kaki ternyata berpengaruh pada pergeseran fungsi bangunan. Sebelum Jalan Pasar Baru menjadi *pedestrian mall*, mayoritas fungsi bangunan responden adalah untuk berdagang (toko, warung, usaha lain). Responden yang

memiliki bangunan dengan fungsi kantor, gudang dan lainnya tidak ada. Setelah Jalan Pasar Baru menjadi *pedestrian mall*, ternyata terjadi peningkatan kualitas fungsi bangunan. Fungsi bangunan untuk berdagang (toko, warung, usaha lain) meningkat demikian pula untuk kantor/jasa dan rumah hunian. Fungsi untuk gudang, bangunan kosong dan lainnya tidak ada. Hal tersebut berarti fungsi bangunan bergeser ke arah fungsi komersial dan jasa yang kontekstual dengan fungsi-fungsi bangunan yang dapat meningkatkan aktivitas di sepanjang *pedestrian mall*

TABEL IV-15  
KOMPARASI FUNGSI BANGUNAN DI JALAN PASAR BARU  
SEBELUM DAN SESUDAH TAHUN 1990

Fungsi Bangunan	Bangunan di Jalan Pasar Baru			
	Sebelum		Sesudah	
	Jml	%	Jml	%
1. Berdagang (toko, warung, usaha)	51	92.73	53	96.36
2. Kantor / jasa	0	0.00	1	1.82
3. Rumah hunian	2	3.64	1	1.82
4. Gudang	0	0.00	0	0.00
5. Kosong	2	3.64	0	0.00
6. Lainnya	0	0.00	0	0.00
Jumlah	55	100.00	55	100.00

Sumber : Hasil Analisis, Maret 2001

#### b. Kawasan Sekitarnya

Fungsi bangunan pada kawasan sekitar Jalan Pasar Baru (Jl. Antara, Jl. Pasar Baru Selatan, Jl. Kelinci, Jl. Pintu Air, Jl. GKJ dan Jl. Gereja Ayam) juga mengalami perubahan yang cukup signifikan diperbandingkan sebelum dan sesudah tahun 1990. Pada Tabel IV-16 terlihat bahwa mayoritas terbesar fungsi bangunan tersebar pada 3 jenis fungsi yaitu untuk berdagang, untuk rumah hunian dan bangunan tidak difungsikan. Sisanya untuk fungsi perkantoran dan untuk gudang. Setelah tahun 1990, terjadi perubahan fungsi yang mengarah kepada pemanfaatan secara maksimal kepada penggunaan komersial. Separuh lebih responden memiliki bangunan dengan fungsi perkantoran, hal tersebut meningkat jauh dari jumlah sebelumnya. Kemudian bangunan dengan fungsi perdagangan juga meningkat sedangkan fungsi untuk rumah hunian (bukan komersial) berkurang.

TABEL IV-16  
PERBANDINGAN FUNGSI BANGUNAN DI KAWASAN SEKITAR JALAN PASAR BARU  
SEBELUM DAN SESUDAH TAHUN 1990

Fungsi Bangunan	Kawasan sekitar Jl. Pasar Baru			
	Sebelum		Sesudah	
	Jml	%	Jml	%
1. Berdagang (toko, warung, usaha)	8	23.53	8	23.53
2. Kantor / jasa	6	17.65	18	52.94
3. Rumah hunian	8	23.53	6	17.65
4. Gudang	4	11.76	0	0.00
5. Kosong	8	23.53	0	0.00
6. Lainnya	0	0.00	2	5.88
Jumlah	34	100.00	34	100.00

Sumber : Hasil Analisis, Maret 2001

#### 4.2.2. Perubahan Fungsi Bangunan dan Keuntungan Ekonomis

##### a. Jalan Pasar Baru

Penggal Jalan Pasar Baru sejak semula tumbuh dan kemudian berkembang dikenal oleh masyarakat luas sebagai daerah perdagangan dan jasa. Fungsi-fungsi bangunan yang ada disana didominasi oleh fungsi perdagangan. Dari pengecekan kelapangan, hal tersebut ternyata berpengaruh pada perubahan fungsi bangunan selama dihuni. Pada Tabel IV-17 disebutkan bahwa lebih banyak bangunan yang tidak merubah fungsinya daripada yang mengalami perubahan fungsi. Hal tersebut menunjukkan sebagian besar bangunan memiliki fungsi yang sama / tetap sejak bangunan tersebut digunakan. Kemudian dari responden bangunan yang pernah mengalami perubahan fungsi, ditanyakan apakah perubahan tersebut berkaitan dengan berubahnya Jalan Pasar Baru menjadi *pedestrian mall*, disebutkan mayoritas responden menyatakan ada hubungannya. Hal tersebut berarti perubahan fungsi bangunan menyesuaikan dengan kondisi kontekstual lingkungan yang baru yaitu sebagai lingkungan *pedestrian mall*. Pada tahap berikutnya, ternyata responden merasa bahwa perubahan fungsi ini dapat mendatangkan keuntungan secara ekonomis.

TABEL IV-17  
PERUBAHAN FUNGSI BANGUNAN DI JALAN PASAR BARU  
SELAMA DIHUNI

Bangunan pernah mengalami perubahan fungsi selama dihuni	Bangunan di Jalan Pasar Baru	
	Jml	%
1. Ya	21	39.62
2. Tidak	32	60.38
	53	100.00

Sumber : Hasil Analisis, Maret 2001



TABEL IV-18  
ALASAN PERUBAHAN FUNGSI BANGUNAN DI JALAN PASAR BARU

Ada hubungannya dengan perubahan Jalan Pasar Baru menjadi <i>pedestrian mall</i>	Bangunan di Jalan Pasar Baru	
	Jml	%
1. Ya	19	90.48
2. Tidak	2	9.52
	21	100.00

Sumber : Hasil Analisis, Maret 2001

TABEL IV-19  
KEUNTUNGAN EKONOMIS SETELAH DILAKUKAN PERUBAHAN FUNGSI BANGUNAN DI JALAN PASAR BARU

Perubahan fungsi bangunan dapat mendatangkan keuntungan ekonomis	Bangunan di Jalan Pasar Baru	
	Jml	%
1. Ya	20	95.24
2. Tidak	1	4.76
	21	100.00

Sumber : Hasil Analisis, Maret 2001

#### b. Kawasan Sekitar

Pada kawasan sekitar Jalan Pasar Baru didapatkan analisis bahwa sebagian besar responden bangunan menyatakan pernah merubah fungsi bangunannya. Sebagian besar perubahan adalah dari fungsi perdagangan dan jasa serta hunian berubah menjadi perkantoran. Kebutuhan akan ruangan kantor di Jakarta ternyata mampu merubah fungsi dominan kawasan sekitar Jalan Pasar Baru. Dan perubahan yang dilakukan tersebut tidak ada hubungannya dengan perubahan Jalan Pasar Baru menjadi *pedestrian mall*. Artinya perubahan dilakukan karena alasan dan kebutuhan tersendiri. Meskipun demikian, perubahan yang dilakukan tersebut ternyata juga mendatangkan keuntungan ekonomis bagi penghuni bangunan. Lihat Tabel IV-20, Tabel IV-21 dan Tabel IV-22.

TABEL IV-20  
PERUBAHAN FUNGSI BANGUNAN DI KAWASAN SEKITAR JALAN PASAR BARU SELAMA DIHUNI

Bangunan pernah mengalami perubahan fungsi selama dihuni	Kawasan Sekitar Jalan Pasar Baru	
	Jml	%
1. Ya	18	60.00
2. Tidak	12	40.00
	30	100.00

Sumber : Hasil Analisis, Maret 2001

TABEL IV-21  
ALASAN PERUBAHAN FUNGSI BANGUNAN DI  
KAWASAN SEKITAR JALAN PASAR BARU

Ada hubungannya dengan perubahan Jalan Pasar Baru menjadi <i>pedestrian mall</i>	Kawasan Sekitar Jalan Pasar Baru	
	Jml	%
1. Ya	0	0.00
2. Tidak	18	100.00
	18	100.00

Sumber : Hasil Analisis, Maret 2001

TABEL IV-22  
KEUNTUNGAN EKONOMIS SETELAH DILAKUKAN  
PERUBAHAN FUNGSI BANGUNAN DI KAWASAN SEKITAR JALAN PASAR BARU

Perubahan fungsi bangunan dapat mendatangkan keuntungan ekonomis	Kawasan Sekitar Jalan Pasar Baru	
	Jml	%
1. Ya	18	100.00
2. Tidak	0	0.00
	18	100.00

Sumber : Hasil Analisis, Maret 2001

#### 4.2.3. Korelasi Status Bangunan Dengan Perubahan Fungsi Bangunan

##### a. Jalan Pasar Baru

##### ▪ Uji *Chi-Square*

Uji *chi-square* dengan menggunakan alat SPSS dengan  $df = 6$  dan tingkat signifikansi 0,05 menghasilkan nilai *chi-square* hitung sebesar 27,744. Nilai tersebut lebih besar dari nilai *chi-square* tabel sebesar 12,592. Dapat disimpulkan bahwa  $H_0$  ditolak, artinya ada keterkaitan antara status bangunan dengan kemungkinan terjadinya perubahan fungsi bangunan.

##### ▪ Uji Koefisien Kontingensi (*Contingency Coefficient*)

Uji ini menghasilkan nilai 0,583 menunjukkan adanya hubungan yang cukup kuat antara status bangunan dengan perubahan fungsi bangunan.

##### ▪ Uji Korelasi Spearman (*Spearman Correlation*)

Dari hasil perhitungan didapatkan nilai positif 0.027. Artinya status bangunan memiliki bentuk keterkaitan berbanding lurus dengan kemungkinan dilakukannya perubahan fungsi bangunan. Bangunan yang dihuni dengan status kepemilikan sendiri kemungkinan mengalami perubahan fungsi lebih besar dibandingkan bangunan yang dihuni dengan status sewa maupun kontrak.

#### 4.2.4. Korelasi Usia Bangunan Dengan Fungsi Bangunan Sebelum dan Sesudah Tahun 1990

##### a. Jalan Pasar Baru

###### ▪ Uji *Chi-Square*

- Uji *chi-square* dengan menggunakan alat SPSS dengan  $df = 4$  dan tingkat signifikansi 0,05 menghasilkan nilai *chi-square* hitung sebesar 12.296. Nilai tersebut lebih besar dari nilai *chi-square* tabel sebesar 9.488. Dapat disimpulkan bahwa  $H_0$  ditolak, artinya ada keterkaitan antara usia bangunan dengan fungsi bangunan sebelum tahun 1990.
- Uji *chi-square* dengan menggunakan alat SPSS dengan  $df = 4$  dan tingkat signifikansi 0,05 menghasilkan nilai *chi-square* hitung sebesar 10.379. Nilai tersebut lebih besar dari nilai *chi-square* tabel sebesar 9.488. Dapat disimpulkan bahwa  $H_0$  ditolak, artinya ada keterkaitan antara usia bangunan dengan fungsi bangunan setelah tahun 1990.

###### ▪ Uji Koefisien Kontingensi (*Contingency Coefficient*)

- Uji ini menghasilkan nilai 0,431 menunjukkan adanya hubungan yang cukup kuat antara usia bangunan dengan fungsi bangunan sebelum tahun 1990.
- Uji ini menghasilkan nilai 0,402 menunjukkan adanya hubungan yang cukup kuat antara usia bangunan dengan fungsi bangunan setelah tahun 1990.

###### ▪ Uji Korelasi Spearman (*Spearman Correlation*)

- Dari hasil perhitungan didapatkan nilai positif 0,260. Artinya usia bangunan memiliki bentuk keterkaitan berbanding lurus dengan fungsi bangunan sebelum tahun 1990. Semakin tua usia bangunan, lebih besar terjadi kesesuaian dengan fungsi bangunan di dalamnya.
- Dari hasil perhitungan didapatkan nilai positif 0,213. Artinya usia bangunan memiliki bentuk keterkaitan berbanding lurus dengan fungsi bangunan setelah tahun 1990. Semakin tua usia bangunan, lebih besar terjadi kesesuaian dengan fungsi bangunan di dalamnya.

TABEL IV-25  
HUBUNGAN USIA BANGUNAN DENGAN FUNGSI BANGUNAN  
DI JALAN PASAR BARU SEBELUM DAN SESUDAH TAHUN 1990

Variabel Terikat	Variabel Bebas	Chi-square ( $X^2$ )		Derajat Kebebasan (df)	Contingency Coefficient	Spearman Correlation
		Hitung	Tabel			
Usia bangunan	Fungsi bangunan sebelum tahun 1990	12.296	9.488	4	0.431	0.260
	Fungsi bangunan setelah tahun 1990	10.379	9.488	4	0.402	0.213

Sumber : Hasil Analisis, Maret 2001

#### b. Kawasan Sekitar

##### ▪ Uji Chi-Square

- Uji *chi-square* dengan menggunakan alat SPSS dengan  $df = 4$  dan tingkat signifikansi 0,05 menghasilkan nilai *chi-square* hitung sebesar 18,194. Nilai tersebut lebih besar dari nilai *chi-square* tabel sebesar 9,488. Dapat disimpulkan bahwa  $H_0$  ditolak, artinya ada keterkaitan antara usia bangunan dengan fungsi bangunan sebelum tahun 1990.
- Uji *chi-square* dengan menggunakan alat SPSS dengan  $df = 3$  dan tingkat signifikansi 0,05 menghasilkan nilai *chi-square* hitung sebesar 14,375. Nilai tersebut lebih besar dari nilai *chi-square* tabel sebesar 7,815. Dapat disimpulkan bahwa  $H_0$  ditolak, artinya ada keterkaitan antara usia bangunan dengan fungsi bangunan setelah tahun 1990.

##### ▪ Uji Koefisien Kontingensi (*Contingency Coefficient*)

- Uji ini menghasilkan nilai 0,614 menunjukkan adanya hubungan yang cukup kuat antara usia bangunan dengan fungsi bangunan sebelum tahun 1990.
- Uji ini menghasilkan nilai 0,569 menunjukkan adanya hubungan yang cukup kuat antara usia bangunan dengan fungsi bangunan setelah tahun 1990.

##### ▪ Uji Korelasi Spearman (*Spearman Correlation*)

- Dari hasil perhitungan didapatkan nilai positif 0,210. Artinya usia bangunan memiliki bentuk keterkaitan berbanding lurus dengan fungsi bangunan sebelum tahun 1990. Semakin tua usia bangunan, lebih besar terjadi kesesuaian dengan fungsi bangunan di dalamnya.

- Dari hasil perhitungan didapatkan nilai positif 0,259. Artinya usia bangunan memiliki bentuk keterkaitan berbanding lurus dengan fungsi bangunan setelah tahun 1990. Semakin tua usia bangunan, lebih besar terjadi kesesuaian dengan fungsi bangunan di dalamnya.

TABEL IV-26  
HUBUNGAN USIA BANGUNAN DENGAN FUNGSI BANGUNAN  
DI KAWASAN SEKITAR JALAN PASAR BARU SEBELUM DAN SESUDAH TAHUN 1990

Variabel Terikat	Variabel Bebas	Chi-square ( $X^2$ )		Derajat Kebebasan (df)	Contingency Coefficient	Spearman Correlation
		Hitung	Tabel			
Usia bangunan	Fungsi bangunan sebelum tahun 1990	18.194	9.488	4	0.614	0.210
	Fungsi bangunan setelah tahun 1990	14.375	7.815	3	0.569	0.259

Sumber : Hasil Analisis, Maret 2001

#### 4.2.5. Korelasi Fungsi Bangunan Dengan Efektivitas Kegiatan Bongkar Muat Barang

##### a. Jalan Pasar Baru

##### ▪ Uji Chi-Square

Uji *chi-square* dengan menggunakan alat SPSS dengan  $df = 2$  dan tingkat signifikansi 0,05 menghasilkan nilai *chi-square* hitung sebesar 10,054. Nilai tersebut lebih besar dari nilai *chi-square* tabel sebesar 5,591. Dapat disimpulkan bahwa  $H_0$  ditolak, artinya ada keterkaitan antara fungsi bangunan dengan efektivitas kegiatan bongkar muat barang.

##### ▪ Uji Koefisien Kontingensi (*Contingency Coefficient*)

Uji ini menghasilkan nilai 0,396 menunjukkan adanya hubungan yang cukup kuat antara fungsi bangunan dengan efektivitas kegiatan bongkar muat barang.

##### ▪ Uji Korelasi Spearman (*Spearman Correlation*)

Dari hasil perhitungan didapatkan nilai positif 0,269. Artinya fungsi bangunan memiliki bentuk keterkaitan berbanding lurus dengan efektivitas kegiatan bongkar muat barang. Bangunan yang memiliki fungsi komersial lebih membutuhkan efektivitas kegiatan bongkar muat barang dibandingkan dengan bangunan dengan fungsi perkantoran maupun fungsi hunian.

TABEL IV-27  
HUBUNGAN FUNGSI BANGUNAN DENGAN  
EFEKTIVITAS KEGIATAN BONGKAR MUAT BARANG  
DI JALAN PASAR BARU

Variabel Terikat	Variabel Bebas	Chi-square ( $X^2$ )		Derajat Kebebasan (df)	Contingency Coefficient	Spearman Correlation
		Hitung	Tabel			
Fungsi bangunan	Efektivitas bongkar muat barang	10.054	5.591	2	0.396	0.269

Sumber : Hasil Analisis, Maret 2001

**c. Kawasan Sekitarnya**

▪ **Uji Chi-Square**

Uji *chi-square* dengan menggunakan alat SPSS dengan  $df = 4$  dan tingkat signifikansi 0,05 menghasilkan nilai *chi-square* hitung sebesar 14,375. Nilai tersebut lebih besar dari nilai *chi-square* tabel sebesar 7,815. Dapat disimpulkan bahwa  $H_0$  ditolak, artinya ada keterkaitan antara fungsi bangunan dengan efektivitas kegiatan bongkar muat barang.

▪ **Uji Koefisien Kontingensi (*Contingency Coefficient*)**

Uji ini menghasilkan nilai 0,563 menunjukkan adanya hubungan yang kuat antara fungsi bangunan dengan efektivitas kegiatan bongkar muat barang.

▪ **Uji Korelasi Spearman (*Spearman Correlation*)**

Dari hasil perhitungan didapatkan nilai positif 0,395. Artinya fungsi bangunan memiliki bentuk keterkaitan berbanding lurus dengan efektivitas kegiatan bongkar muat barang. Bangunan yang memiliki fungsi komersial lebih membutuhkan efektivitas kegiatan bongkar muat barang dibandingkan dengan bangunan dengan fungsi perkantoran maupun fungsi hunian.

TABEL IV-28  
HUBUNGAN FUNGSI BANGUNAN DENGAN  
EFEKTIVITAS KEGIATAN BONGKAR MUAT BARANG  
DI KAWASAN SEKITAR JALAN PASAR BARU

Variabel Terikat	Variabel Bebas	Chi-square ( $X^2$ )		Derajat Kebebasan (df)	Contingency Coefficient	Spearman Correlation
		Hitung	Tabel			
Fungsi bangunan	Efektivitas bongkar muat barang	14.375	7.815	4	0.563	0.395

Sumber : Hasil Analisis, Maret 2001

### 4.3. Perubahan Pengunjung

#### 4.3.1. Perbandingan Asal, Tujuan dan Karakter Pengunjung

##### a. Jalan Pasar Baru

Faktor pengunjung merupakan salah satu penentu keberhasilan upaya revitalisasi suatu kawasan. Semakin banyak pengunjung yang datang dan melakukan pergerakan di dalam kawasan Pasar Baru akan menimbulkan aktivitas ikutan yang pada gilirannya dapat menghidupkan kawasan. Jalan Pasar Baru sebelumnya sudah terkenal dan memiliki image serta citra sebagai pusat perdagangan kain, sepatu dan perhiasan emas yang berkualitas. Pengunjung yang datang umumnya sudah mendengar sebelumnya mengenai Jalan Pasar Baru. Disini akan dilihat perubahan asal, tujuan dan karakter pengunjung sebelum dan sesudah penggal Jalan Pasar Baru menjadi *pedestrian mall*.

TABEL IV-29  
PERBANDINGAN ASAL PENGUNJUNG  
YANG DATANG KE JALAN PASAR BARU  
SEBELUM DAN SESUDAH MENJADI *PEDESTRIAN MALL*

ASAL PENGUNJUNG	Sebelum 1990		Sesudah 1990	
	Jml	%	Jml	%
1. Lingkungan sekitar	2	3.77	3	5.66
2. Jabotabek	50	94.34	47	88.68
3. Lainnya (luar Jabotabek, luar Jawa, wisman)	1	1.89	3	5.66
	53	100.00	53	100.00

Sumber : Hasil Analisa, Maret 2001

Dari hasil perbandingan asal pengunjung dapat diuraikan bahwa sebelum menjadi *pedestrian mall* jumlah pengunjung terbanyak adalah dari Jabotabek. Diikuti sebagian kecil pengunjung dari tempat lainnya. Kemudian setelah Jalan Pasar Baru menjadi *pedestrian mall*, proporsi pengunjung mengalami pergeseran, jumlah pengunjung dari Jabotabek agak berkurang sedangkan pengunjung dari lingkungan sekitar yang tertarik meningkat. Pengunjung yang berasal dari tempat lainnya juga mengalami peningkatan. Peningkatan pengunjung dari lingkungan sekitar serta dari luar Jabotabek mempunyai arti yang signifikan, bahwa masyarakat lingkungan sekitar mulai tertarik dan menghargai penggal Jalan Pasar Baru sebagai suatu kawasan yang penting. Selain itu kenaikan prosentase pengunjung dari luar Jabotabek menandakan bahwa keberadaan Pasar Baru

menjadi salah satu tujuan kunjungan apabila berada di Jakarta, serta menjadi tempat untuk mengambil barang dagangan ("kulakan" = Jawa).

Sedangkan jenis kelamin dan kelompok umur pengunjung di Jalan Pasar Baru terjadi perubahan. Sebelum menjadi *pedestrian mall*, jenis kelamin pengunjung yang datang ke bangunan pertokoan, hampir berimbang antara perempuan dan laki-laki. Setelah menjadi *pedestrian mall*, mayoritas pengunjung adalah perempuan. Hal tersebut berarti bahwa area pedestrian ini merupakan tempat yang menarik bagi wanita untuk berbelanja. Selain itu pengunjung tidak hanya menjadikan *pedestrian mall* sebagai tempat untuk mengambil barang dagangan melainkan juga sebagai tempat untuk melakukan *window shopping* bagi para wanita. Sebelum menjadi *pedestrian mall*, Jalan Pasar Baru lebih banyak dikunjungi oleh kaum dewasa muda (diatas usia 18 tahun dan dibawah 30 tahun) serta dewasa (diatas 30 tahun). Akan tetapi setelah menjadi *pedestrian mall*, kawasan ini juga didatangi oleh remaja dengan prosentase yang cukup besar. Sementara usia dewasa yang datang berkurang.

TABEL IV-30  
PERBANDINGAN JENIS KELAMIN PENGUNJUNG YANG DATANG KE JALAN PASAR BARU  
SEBELUM DAN SESUDAH MENJADI *PEDESTRIAN MALL*

JENIS KELAMIN PENGUNJUNG	Sebelum 1990		Sesudah 1990	
	Jml	%	Jml	%
1. Sebagian besar laki-laki	16	30.18	5	9.43
2. Sebagian besar perempuan	20	37.74	29	54.72
3. Berimbang	17	32.08	19	35.85
	53	100.00	53	100.00

Sumber : Hasil Analisa, Maret 2001

TABEL IV-31  
PERBANDINGAN KELOMPOK UMUR PENGUNJUNG YANG DATANG KE JALAN PASAR BARU  
SEBELUM DAN SESUDAH MENJADI *PEDESTRIAN MALL*

KELOMPOK UMUR	Sebelum 1990		Sesudah 1990	
	Jml	%	Jml	%
1. Anak-anak	1	1.89	3	5.66
2. Remaja	2	3.77	13	24.53
3. Dewasa muda (< 30 tahun)	41	77.36	33	62.26
4. Dewasa (>30 tahun)	9	16.98	4	7.55
Jumlah	53	100.00	53	100.00

Sumber : Hasil Analisa, Maret 2001

Pengunjung yang datang ke Jalan Pasar Baru memiliki berbagai macam tujuan. Responden diambil dari data pengunjung yang masuk ke dalam bangunan. Disebutkan



bahwa sebelum menjadi *pedestrian mall* tujuan utama adalah untuk melihat-lihat dan untuk membeli. Setelah menjadi *pedestrian mall*, tujuan pengunjung menjadi lebih bervariasi meskipun tujuan utama membeli tetap mendapat porsi yang besar. Hal tersebut menunjukkan bahwa *pedestrian mall* merupakan tempat berbelanja yang memiliki daya tarik lebih dari sekedar barang yang dijual, selain suasana nyaman yang tercipta juga menimbulkan aktivitas lain yang dilakukan oleh pengunjung.

Di dalam bangunan, pengunjung melakukan berbagai aktivitas antara lain membeli, melihat-lihat, meminta informasi dan lainnya. Setelah menjadi *pedestrian mall*, pengunjung yang melakukan aktivitas membeli produk barang / jasa di dalam bangunan meningkat. Setelah pengunjung dapat dengan leluasa melihat barang dan jasa yang ditawarkan dari luar bangunan, mereka masuk ke dalam bangunan sudah dengan menetapkan pilihan untuk membeli. Hal ini berarti keberadaan *pedestrian mall* dapat meningkatkan kualitas pengunjung dalam memperhatikan dengan cara seksama suatu barang atau jasa yang ditawarkan dalam suatu bangunan. Pergerakan pengunjung dengan berjalan kaki yang relatif lambat membuat pedagang berkesempatan untuk menampilkan produk dagangannya lebih menarik pengunjung secara visual maupun dengan menyebar aroma.

TABEL IV-32  
PERBANDINGAN AKTIVITAS PENGUNJUNG DI DALAM BANGUNAN JALAN PASAR BARU  
SEBELUM DAN SESUDAH MENJADI *PEDESTRIAN MALL*

AKTIVITAS PENGUNJUNG	Sebelum 1990		Sesudah 1990	
	Jml	%	Jml	%
1. Membeli produk barang / jasa	47	88.68	51	96.23
2. Melihat-lihat	6	11.32	2	3.77
Jumlah	53	100.00	53	100.00

Sumber : Hasil Analisa, Maret 2001

#### b. Kawasan Sekitar

Pada kawasan sekitar Jalan Pasar Baru, terdapat perubahan pula dari asal, tujuan dan karakter pengunjung sebelum dan sesudah tahun 1990. Meskipun pada beberapa hal, perubahan tersebut sangat kecil dan tidak signifikan.

TABEL IV-33  
PERBANDINGAN ASAL PENGUNJUNG  
YANG DATANG KE KAWASAN SEKITAR JALAN PASAR BARU  
SEBELUM DAN SESUDAH TAHUN 1990

ASAL PENGUNJUNG	Sebelum 1990		Sesudah 1990	
	Jml	%	Jml	%
1. Lingkungan sekitar	4	11.11	4	11.11
2. Jabotabek	32	88.89	28	77.78
3. Lainnya (luar Jabotabek, luar Jawa, wisman)	0	0	4	11.11
	36	100.00	36	100.00

Sumber : Hasil Analisa, Maret 2001

Dari hasil perbandingan asal pengunjung dapat diuraikan bahwa sebelum tahun 1990 jumlah pengunjung terbanyak adalah dari Jabotabek diikuti dari lingkungan sekitar dan pengunjung dari tempat asal lainnya (luar Jabotabek, luar Jawa, wisatawan mancanegara) tidak ada. Kemudian setelah tahun 1990, proporsi pengunjung mengalami pergeseran, jumlah pengunjung dari Jabotabek agak berkurang, sedangkan pengunjung dari lingkungan sekitar yang datang tetap dan pengunjung lainnya mengalami peningkatan. Peningkatan prosentase pengunjung dari lingkungan sekitar serta dari luar Jabotabek mempunyai arti yang signifikan, bahwa masyarakat lingkungan sekitar mulai tertarik dan menghargai kawasan sekitar Jalan Pasar Baru sebagai suatu kawasan yang penting.

Sedangkan jenis kelamin dan kelompok umur pengunjung di kawasan sekitar Jalan Pasar Baru terjadi perubahan. Sebelum tahun 1990, jenis kelamin pengunjung yang datang ke bangunan pertokoan, mayoritas laki-laki. Setelah tahun 1990, perbandingan pengunjung berimbang antara laki-laki dan perempuan. Hal tersebut berarti bahwa kawasan sekitar Jalan Pasar Baru ini merupakan tempat yang menarik bagi wanita untuk dikunjungi. Dilihat dari kelompok umur pengunjung, sebelum tahun 1990, Jalan Pasar Baru lebih banyak dikunjungi oleh kaum dewasa muda (diatas usia 18 tahun dan dibawah 30 tahun) serta dewasa (diatas 30 tahun). Akan tetapi setelah tahun 1990, kawasan ini juga didatangi pula oleh remaja. Sementara usia dewasa yang datang berkurang. Keadaan tersebut bermakna dengan mengkaitkan fungsi bangunan sebelum dan sesudah tahun 1990. Sebelum tahun 1990, fungsi utama adalah perdagangan dan jasa, sehingga pengunjung yang datang adalah laki-laki yang berprofesi pedagang pula untuk berjual beli. Kelompok usianya adalah dewasa dan dewasa muda. Sedangkan saat ini fungsi mayoritas bangunan adalah perkantoran dengan pegawai yang berusia muda dan

intensitas pengunjung tertinggi yang datang adalah usia dewasa muda pula yang berhubungan dengan aktivitas perkantoran ini.

TABEL IV-34  
KOMPARASI JENIS KELAMIN PENGUNJUNG YANG DATANG  
KE KAWASAN SEKITAR JALAN PASAR BARU  
SEBELUM DAN SESUDAH TAHUN 1990

JENIS KELAMIN PENGUNJUNG	Sebelum 1990		Sesudah 1990	
	Jml	%	Jml	%
1. Sebagian besar laki-laki	18	50.00	8	22.22
2. Sebagian besar perempuan	4	11.11	4	11.11
3. Berimbang	14	38.89	24	66.67
	36	100.00	36	100.00

Sumber : Hasil Analisa, Maret 2001

TABEL IV-35  
KOMPARASI KELOMPOK UMUR PENGUNJUNG YANG DATANG  
KE KAWASAN SEKITAR JALAN PASAR BARU  
SEBELUM DAN SESUDAH TAHUN 1990

KELOMPOK UMUR	Sebelum 1990		Sesudah 1990	
	Jml	%	Jml	%
1. Anak-anak	0	0.00	4	11.11
2. Remaja	2	5.56	4	11.11
3. Dewasa muda (< 30 tahun)	20	55.56	24	66.67
4. Dewasa (>30 tahun)	14	38.88	4	11.11
Jumlah	36	100.00	36	100.00

Sumber : Hasil Analisa, Maret 2001

Sedangkan di dalam bangunan, pengunjung melakukan berbagai aktivitas antara lain membeli, melihat-lihat, meminta informasi dan lainnya. Pengunjung yang melakukan aktivitas membeli produk barang / jasa di dalam bangunan menurun. Pengunjung yang hanya datang melihat-lihat juga berkurang. Akan tetapi aktivitas lainnya semakin bervariasi, antara lain meminta informasi yang meningkat tajam. Perubahan dominasi fungsi dari perdagangan dan jasa ke fungsi perkantoran secara langsung menghilangkan kegiatan jual beli, sedangkan kegiatan meminta informasi akan meningkat.

TABEL IV-36  
KOMPARASI AKTIVITAS PENGUNJUNG DI DALAM BANGUNAN  
KAWASAN SEKITAR JALAN PASAR BARU  
SEBELUM DAN SESUDAH TAHUN 1990

AKTIVITAS PENGUNJUNG	Sebelum 1990		Sesudah 1990	
	Jml	%	Jml	%
1. Membeli produk barang / jasa	16	44.44	12	33.33
2. Melihatlihat	11	30.56	10	27.78
3. Meminta informasi	1	2.78	10	27.78
2. Lainnya (menginap,jasa)	8	22.22	4	11.11
Jumlah	36	100.00	36	100.00

Sumber : Hasil Analisa, Maret 2001

### 5.3.2. Perbandingan Jumlah Pengunjung

#### a. Jalan Pasar Baru

Jumlah pengunjung yang datang sebelum dan sesudah Jalan Pasar Baru menjadi *pedestrian mall* ditanyakan kepada penghuni bangunan. Mayoritas menyatakan bahwa terjadi kenaikan jumlah pengunjung yang cukup berarti berkaitan dengan perubahan Jalan Pasar Baru menjadi *pedestrian mall*. Sedangkan kualitas kenaikan jumlah pengunjung dinyatakan dengan prosentase. Mayoritas responden menyatakan bahwa jumlah pengunjung mengalami kenaikan tetapi dibawah 100% dari jumlah sebelum Jalan Pasar Baru menjadi *pedestrian mall*. Ada responden yang menyatakan kenaikan jumlah pengunjung lebih dari 100 % dari sebelum tahun 1990. Sisanya menyatakan sebaliknya, yaitu sangat sedikit responden menyatakan pengunjung mengalami penurunan kurang dari 50%.

TABEL IV-37  
PERBANDINGAN JUMLAH PENGUNJUNG  
DI JALAN PASAR BARU SEBELUM DAN SESUDAH TAHUN 1990

JUMLAH PENGUNJUNG	Sebelum 1990	
	Jml	%
1. Meningkat < 100%	44	83.02
2. Meningkat > 100%	7	13.20
3. Menurun < 50%	1	1.89
4. Menurun > 50%	1	1.89
Jumlah	53	100.00

Sumber : Hasil Analisa, Maret 2001

#### b. Kawasan Sekitar

Jumlah pengunjung yang datang sebelum dan sesudah tahun 1990 ditanyakan kepada penghuni bangunan di kawasan sekitar Jalan Pasar Baru. Kurang dari separuh penghuni bangunan menyatakan bahwa terjadi kenaikan jumlah pengunjung yang cukup berarti dan responden lainnya menyatakan tidak ada kenaikan jumlah pengunjung berkaitan dengan perubahan Jalan Pasar Baru menjadi *pedestrian mall*. Sedangkan kualitas kenaikan jumlah pengunjung dinyatakan dengan prosentase. Sebagian responden menyatakan bahwa jumlah pengunjung mengalami kenaikan tetapi dibawah 100% dari jumlah sebelum Jalan Pasar Baru menjadi *pedestrian mall*. Sebagian responden lainnya menyatakan kenaikan jumlah pengunjung lebih dari 100 % dari sebelum tahun 1990. Hal

tersebut dikaitkan pula dengan perubahan fungsi bangunan dari perdagangan dan jasa menjadi fungsi perkantoran. Fungsi perkantoran tidak melakukan aktivitas jual beli secara langsung sehingga tidak mendatangkan pengunjung dalam jumlah besar.

TABEL IV-38  
PERBANDINGAN JUMLAH PENGUNJUNG  
DI KAWASAN SEKITAR JALAN PASAR BARU SEBELUM DAN SESUDAH TAHUN 1990

JUMLAH PENGUNJUNG	Sebelum 1990	
	Jml	%
1. Meningkat < 100%	22	61.11
2. Meningkat > 100%	8	22.22
3. Tidak ada perbedaan jumlah pengunjung	6	16.67
Jumlah	36	100.00

Sumber : Hasil Analisa, Maret 2001

#### 4.3.3. Korelasi Fungsi Bangunan Sebelum dan Sesudah Tahun 1990 Dengan Jumlah Pengunjung

- **Uji *Chi-Square***
  - Uji *chi-square* dengan menggunakan alat SPSS dengan  $df = 9$  dan tingkat signifikansi 0,05 menghasilkan nilai *chi-square* hitung sebesar 24,474. Nilai tersebut lebih besar dari nilai *chi-square* tabel sebesar 16,919. Dapat disimpulkan bahwa  $H_0$  ditolak, artinya ada keterkaitan antara fungsi bangunan sebelum tahun 1990 dengan jumlah pengunjung.
  - Uji *chi-square* dengan menggunakan alat SPSS dengan  $df = 6$  dan tingkat signifikansi 0,05 menghasilkan nilai *chi-square* hitung sebesar 26,722. Nilai tersebut lebih besar dari nilai *chi-square* tabel sebesar 12,592. Dapat disimpulkan bahwa  $H_0$  ditolak, artinya ada keterkaitan antara fungsi bangunan setelah tahun 1990 dengan jumlah pengunjung.
- **Uji Koefisien Kontingensi (*Contingency Coefficient*)**
  - Uji ini menghasilkan nilai 0,581 menunjukkan adanya hubungan yang kuat antara fungsi bangunan sebelum tahun 1990 dengan jumlah pengunjung.
  - Uji ini menghasilkan nilai 0,575 menunjukkan adanya hubungan yang kuat antara fungsi bangunan setelah tahun 1990 dengan jumlah pengunjung.

▪ **Uji Korelasi Spearman (*Spearman Correlation*)**

- Dari hasil perhitungan didapatkan nilai positif 0,023. Artinya fungsi bangunan sebelum tahun 1990 memiliki bentuk keterkaitan berbanding lurus dengan jumlah pengunjung.
  - Dari hasil perhitungan didapatkan nilai positif 0,178. Artinya fungsi bangunan setelah tahun 1990 memiliki bentuk keterkaitan berbanding lurus dengan jumlah pengunjung.
- Hal tersebut menunjukkan bahwa fungsi bangunan, baik sebelum maupun sesudah tahun 1990, semakin mengarah kepada fungsi komersial akan semakin meningkatkan jumlah pengunjung.

TABEL IV-39  
KORELASI FUNGSI BANGUNAN SEBELUM DAN SESUDAH TAHUN 1990  
DENGAN JUMLAH PENGUNJUNG DI JALAN PASAR BARU  
DAN KAWASAN SEKITARNYA

Variabel Bebas	Variabel Terikat	Chi-square ( $X^2$ )		Derajat Kebebasan (df)	Contingency Coefficient	Spearman Correlation
		Hitung	Tabel			
Jumlah pengunjung	Fungsi bangunan sebelum tahun 1990	24.474	16.919	9	0.581	0.023
	Fungsi bangunan setelah tahun 1990	26.722	12.592	6	0.575	0.178

Sumber : Hasil Analisis, Maret 2001

#### 4.3.4. Korelasi Fungsi Bangunan Dengan Aktivitas Pengunjung

▪ **Uji *Chi-Square***

- Uji *chi-square* dengan menggunakan alat SPSS dengan  $df = 6$  dan tingkat signifikansi 0,05 menghasilkan nilai *chi-square* hitung sebesar 25,858. Nilai tersebut lebih besar dari nilai *chi-square* tabel sebesar 12,592. Dapat disimpulkan bahwa  $H_0$  ditolak, artinya ada keterkaitan antara fungsi bangunan sebelum tahun 1990 dengan aktivitas pengunjung.
- Uji *chi-square* dengan menggunakan alat SPSS dengan  $df = 4$  dan tingkat signifikansi 0,05 menghasilkan nilai *chi-square* hitung sebesar 35,308. Nilai tersebut lebih besar dari nilai *chi-square* tabel sebesar 9,488. Dapat disimpulkan bahwa  $H_0$  ditolak, artinya ada keterkaitan antara fungsi bangunan setelah tahun 1990 dengan aktivitas pengunjung.

- **Uji Koefisien Kontingensi (*Contingency Coefficient*)**
  - Uji ini menghasilkan nilai 0,569 menunjukkan adanya hubungan yang kuat antara fungsi bangunan sebelum tahun 1990 dengan aktivitas pengunjung.
  - Uji ini menghasilkan nilai 0,629 menunjukkan adanya hubungan yang kuat antara fungsi bangunan setelah tahun 1990 dengan aktivitas pengunjung.
- **Uji Korelasi Spearman (*Spearman Correlation*)**
  - Dari hasil perhitungan didapatkan nilai positif 0,420. Artinya fungsi bangunan sebelum tahun 1990 memiliki bentuk keterkaitan berbanding lurus dengan aktivitas pengunjung.
  - Dari hasil perhitungan didapatkan nilai positif 0,707. Artinya fungsi bangunan setelah tahun 1990 memiliki bentuk keterkaitan berbanding lurus dengan aktivitas pengunjung.

Hasil uji diatas bermakna bahwa fungsi bangunan, baik sebelum maupun sesudah tahun 1990, semakin mengarah kepada fungsi komersial maka semakin meningkat pula aktivitas yang dilakukan pengunjung di dalamnya.

TABEL IV-40  
KORELASI FUNGSI BANGUNAN SEBELUM DAN SESUDAH TAHUN 1990  
DENGAN AKTIVITAS PENGUNJUNG DI JALAN PASAR BARU  
DAN KAWASAN SEKITARNYA

Variabel Bebas	Variabel Terikat	<i>Chi-square</i> ( $X^2$ )		Derajat Kebebasan (df)	Contingency Coefficient	Spearman Correlation
		Hitung	Tabel			
Aktivitas pengunjung	Fungsi bangunan sebelum tahun 1990	25.858	12.592	6	0.569	0.420
	Fungsi bangunan setelah tahun 1990	35.308	9.488	4	0.629	0.707

Sumber : Hasil Analisis, Maret 2001

#### 4.3.5. Korelasi Karakter Pengunjung Dengan Kekhasan Kawasan Pasar Baru

- **Uji *Chi-Square***
  - Uji *chi-square* dengan menggunakan alat SPSS dengan df = 10 dan tingkat signifikansi 0,05 menghasilkan nilai *chi-square* hitung sebesar 56,600. Nilai tersebut lebih besar dari nilai *chi-square* tabel sebesar 31,410. Dapat disimpulkan bahwa  $H_0$  ditolak, artinya ada keterkaitan antara usia pengunjung dengan kekhasan kawasan.
  - Uji *chi-square* dengan menggunakan alat SPSS dengan df = 16 dan tingkat signifikansi 0,05 menghasilkan nilai *chi-square* hitung sebesar 34,200. Nilai tersebut

lebih besar dari nilai *chi-square* tabel sebesar 26,296. Dapat disimpulkan bahwa  $H_0$  ditolak, artinya ada keterkaitan antara pekerjaan pengunjung dengan kekhasan kawasan.

▪ **Uji Koefisien Kontingensi (*Contingency Coefficient*)**

- Uji ini menghasilkan nilai 0,782 menunjukkan adanya hubungan yang kuat antara usia pengunjung dengan kekhasan kawasan.
- Uji ini menghasilkan nilai 0,698 menunjukkan adanya hubungan yang kuat antara pekerjaan pengunjung dengan kekhasan kawasan.

▪ **Uji Korelasi Spearman (*Spearman Correlation*)**

- Dari hasil perhitungan didapatkan nilai positif 0,219. Artinya usia pengunjung memiliki bentuk keterkaitan berbanding lurus dengan kekhasan kawasan.
- Dari hasil perhitungan didapatkan nilai positif 0,162. Artinya pekerjaan pengunjung memiliki bentuk keterkaitan berbanding lurus dengan kekhasan kawasan.

Dengan demikian dapat diartikan bahwa semakin tua usia pengunjung dan semakin mapan jenis pekerjaan pengunjung akan semakin meningkatkan pula ketertarikan pengunjung terhadap kekhasan yang dimiliki oleh kawasan Pasar Baru.

TABEL IV-41  
KORELASI KARAKTER PENGUNJUNG  
DENGAN KEKHASAN KAWASAN PASAR BARU

Variabel Bebas	Variabel Terikat	<i>Chi-square</i> ( $X^2$ )		Derajat Kebebasan (df)	<i>Contingency Coefficient</i>	<i>Spearman Correlation</i>
		Hitung	Tabel			
Kekhasan kawasan	Usia pengunjung	56.600	31.410	20	0.782	0.219
	Pekerjaan pengunjung	34.200	26.296	16	0.698	0.162

Sumber : Hasil Analisis, Maret 2001



#### 4.4. Perubahan Karakter dan Sebaran Aktivitas

##### 4.4.1. Karakter Aktivitas

Aktivitas dapat timbul karena adanya stimulasi fungsi suatu tempat. Semakin banyak dan semakin heterogen fungsi suatu tempat akan mendatangkan aktivitas ikutan yang bervariasi pula. Aktivitas yang dimaksudkan pada penggal Jalan Pasar Baru dan sekitarnya ini adalah aktivitas yang dilakukan oleh pengunjung dan pedagang yang ada ditempat itu. Sebelum menjadi *pedestrian mall*, penggal Jalan Pasar Baru lebih banyak didominasi kendaraan bermotor. Setelah menjadi *pedestrian mall*, pergerakan pengunjung lebih intens dan leluasa sehingga aktivitas yang dilakukan tidak hanya berjalan-jalan saja. Sebaliknya pedagang juga tidak hanya berdiam di dalam bangunan, juga menempati tempat-tempat strategis dan melakukan kegiatan yang lebih atraktif untuk menarik minat pembeli. Setelah Jalan Pasar Baru menjadi *pedestrian mall*, hal-hal yang penting yang berkaitan dengan perubahan karakter aktivitas pada Jalan Pasar Baru dan sekitarnya dikaji disini, antara lain :

- Perubahan aktivitas disekitar bangunan
- Perubahan variasi aktivitas
- Perubahan jumlah Pedagang Kaki Lima
- Keuntungan ekonomis yang didapat sehubungan dengan tumbuhnya aktivitas
- Rentang waktu yang dihabiskan pengunjung

##### a. Jalan Pasar Baru

Jalan Pasar Baru merupakan bagian pertama kali yang terpengaruh dengan penerapan konsep *pedestrian mall*. Disini tingkat perubahan aktivitas disekitar bangunan ternyata meningkat. Artinya setelah diterapkan *pedestrian mall*, disekitar bangunan menjadi lebih ramai oleh pengunjung dan pedagang. Tidak ada responden yang menyatakan aktivitas disekitar bangunan kondisinya menurun atau tetap. Selain aktivitas semakin meningkat, jenis aktivitas yang berlangsungpun semakin bervariasi. Mayoritas responden menyatakan aktivitas yang berlangsung disekitar bangunan menjadi lebih bervariasi. Pedagang kaki lima merupakan salah satu faktor yang dapat meningkatkan aktivitas

di suatu tempat. Cara berdagang dan penataan barang dagangan yang atraktif dapat menarik minat pengunjung *pedestrian mall*. Meskipun pedagang kaki lima di penggal Jalan Pasar Baru dilarang, namun ternyata setelah Jalan Pasar Baru menjadi *pedestrian mall* ternyata jumlah pedagang kaki lima tersebut meningkat.

Peningkatan intensitas aktivitas di sekitar bangunan ternyata dapat mendatangkan keuntungan ekonomis bagi penghuni bangunan. Mayoritas penghuni bangunan merasakan hal tersebut. Semakin banyak pengunjung lalu-lalang disekitar bangunan berarti meningkatkan kemungkinan tertarik masuk ke dalam bangunan untuk membeli barang maupun jasa. Bahwa adanya *pedestrian mall* menjadikan pengunjung merasa lebih nyaman untuk melakukan aktivitas baik *window shopping* maupun berbelanja ditunjukkan dengan rentang waktu yang dihabiskan di sepanjang Jalan Pasar Baru. Mayoritas penghuni bangunan menyatakan bahwa rentang waktu yang dihabiskan pengunjung setelah Jalan Pasar Baru menjadi *pedestrian mall* semakin bertambah lama / panjang. Semakin lama pengunjung menghabiskan waktunya berarti semakin banyak kemungkinan untuk melakukan aktivitas jual beli, selanjutnya berarti semakin banyak perputaran uang yang berlangsung. Implikasi lebih luasnya adalah secara ekonomis hal tersebut mendatangkan keuntungan bagi penghuni bangunan dan bagi kawasan sekitarnya.

TABEL IV-42  
PERUBAHAN AKTIVITAS DISEKITAR BANGUNAN DI JALAN PASAR BARU  
SETELAH MENJADI *PEDESTRIAN MALL*

Tingkat perubahan aktivitas di sekitar bangunan	Jml	%
1. Meningkat	53	100.00
2. Menurun	0	0.00
3. Tetap	0	0.00
	53	100.00

Sumber : Hasil Analisis, Maret 2001

TABEL IV-43  
VARIASI AKTIVITAS DISEKITAR BANGUNAN DI JALAN PASAR BARU  
SETELAH MENJADI *PEDESTRIAN MALL*

Aktivitas yang berlangsung semakin bervariasi	Jml	%
1. Ya	52	98.11
2. Tidak	1	1.89
	53	100.00

Sumber : Hasil Analisis, Maret 2001

TABEL IV-44  
PERUBAHAN JUMLAH PKL DI JALAN PASAR BARU  
SETELAH MENJADI *PEDESTRIAN MALL*

Jumlah PKL menjadi semakin bertambah banyak	Jml	%
1. Ya	52	98.11
2. Tidak	1	1.89
	53	100.00

Sumber : Hasil Analisis, Maret 2001

TABEL IV-45  
KEUNTUNGAN EKONOMIS DARI AKTIVITAS YANG BERLANGSUNG  
DISEKITAR BANGUNAN DI JALAN PASAR BARU

Aktivitas yang berlangsung di sekitar bangunan mendatangkan keuntungan ekonomis	Jml	%
1. Ya	48	90.57
2. Tidak	3	5.66
3. Lain-lain (kurang, tidak maksimal)	2	3.77
	53	96.23

Sumber : Hasil Analisis, Maret 2001

TABEL IV-46  
RENTANG WAKTU BERKUNJUNG KE JALAN PASAR BARU  
SETELAH MENJADI *PEDESTRIAN MALL*

Rentang waktu berkunjung dan melakukan aktivitas di <i>pedestrian mall</i>	Jml	%
1. Bertambah lama / panjang	52	98.11
2. Tetap	1	1.89
3. Lebih pendek / singkat	0	0.00
	53	100.00

Sumber : Hasil Analisis, Maret 2001

#### **b. Kawasan Sekitar**

Pada kawasan sekitar Jalan Pasar Baru, yaitu di Jl. Antara, Jl. Pasar Baru Selatan, Jl. GKJ, Jl. Pintu Air, Jl. Kelinci dan Jl. Gereja Ayam, perubahan Jalan Pasar Baru menjadi *pedestrian mall* ternyata tidak signifikan meningkatkan aktivitas yang berlangsung merata kesemua wilayah. Separuh responden menyatakan tidak ada perubahan intensitas aktivitas. Sisanya menyatakan meningkat dan bahkan sedikit responden ada yang menyatakan justru aktivitas menjadi menurun. Penutupan Jalan Pasar Baru dari lalu lintas kendaraan, merubah sistem sirkulasi diseluruh kawasan sehingga ada sebagian jalan yang berubah arus dari 2 arah menjadi 1 arah. Perubahan ini ternyata berpengaruh pada berlangsungnya aktivitas.

Dari segi variasi aktivitas, setelah Jalan Pasar Baru menjadi *pedestrian mall*, separuh penghuni bangunan menyatakan ada peningkatan variasi aktivitas dan sisanya menyatakan tidak ada perubahan variasi aktivitas. Dari hasil ini diketahui bahwa ternyata pada wilayah sekitar Jalan Pasar Baru ada bagian yang variasi aktivitasnya meningkat dan ada yang tetap. Perubahan yang tidak merata ini berkaitan dengan sebaran pengunjung dan sebaran aktivitas yang berlangsung. Pedagang kaki lima yang menyumbang intensitas aktivitas juga ternyata tidak menyebar merata ke wilayah sekitar Jalan Pasar Baru. Tercatat ada pedagang kaki lima disekitar bangunan yang bertambah jumlahnya dan ada yang tidak berubah jumlah pedagang kaki lima disekitar bangunannya. Dari lokasi jalan di mana bangunan responden berada, terlihat bahwa peningkatan jumlah pedagang kaki lima terjadi pada lokasi yang berdekatan dengan penggal Jalan Pasar Baru yang menjadi *pedestrian mall*. Hal tersebut menjadi jelas mengingat bahwa konsumen pedagang kaki lima adalah para pejalan kaki. Berubahnya Jalan Pasar Baru menjadi *pedestrian mall*, berarti meningkatkan jumlah pejalan kaki yang menjadi konsumen utama pedagang kaki lima. Maka para pedagang kaki lima mencari tempat dimana sedekat mungkin dengan lokasi-lokasi yang banyak orang berjalan kaki.

Peningkatan aktivitas yang berlangsung disekitar bangunan pada bangunan-bangunan yang berlokasi disekitar Jalan Pasar Baru ternyata tidak selalu mendatangkan keuntungan ekonomis. Mayoritas responden menyatakan bahwa aktivitas yang berlangsung disekitar bangunan tidak mendatangkan keuntungan ekonomis. Hanya sedikit responden yang merasakan keuntungan ekonomis dari berlangsungnya aktivitas di sekitar bangunan. Dari hasil sinkronisasi dengan kondisi lapangan, diketahui bahwa fungsi bangunan yang hampir sama dengan aktivitas disekitarnya akan mendapatkan keuntungan ekonomis. Misalnya bangunan yang berfungsi sebagai toko akan saling menguntungkan dengan pedagang kaki lima. Aktivitas yang ditimbulkan pedagang kaki lima bisa mendatangkan pengunjung sampai jauh malam, sehingga toko yang ada disekitarnya mendapat kesempatan dikunjungi juga sampai jauh malam. Sebaliknya pada bangunan-bangunan yang berfungsi sebagai perkantoran, tidak ada keuntungan ekonomis secara langsung yang didapat dari aktivitas yang berlangsung disekitar bangunan.

Dari segi rentang waktu yang dihabiskan oleh pengunjung, setelah Jalan Pasar Baru menjadi *pedestrian mall* (setelah tahun 1990) sebagian besar responden menyatakan tidak ada perubahan rentang waktu yang dihabiskan pengunjung dan sisanya menyatakan rentang waktu yang dihabiskan pengunjung bertambah lama / panjang. Kembali kepada fungsi bangunan, dominasi pada kawasan disekitar Jalan Pasar Baru adalah hunian dan perkantoran sehingga tidak ada hubungan langsung dengan rentang waktu yang dihabiskan pengunjung, mengingat fungsi bangunan-bangunan tersebut memang bukan untuk menarik pengunjung dalam jumlah banyak dan tidak melakukan aktivitas jual beli dengan pengunjung secara langsung.

TABEL IV-47  
PERUBAHAN AKTIVITAS DI KAWASAN SEKITAR JALAN PASAR BARU

Tingkat perubahan aktivitas di sekitar bangunan	Jml	%
1. Meningkat	12	40.00
2. Menurun	2	6.67
3. Tetap	16	53.33
	30	100.00

Sumber : Hasil Analisis, Maret 2001

TABEL IV-48  
VARIASI AKTIVITAS DI KAWASAN SEKITAR JALAN PASAR BARU

Aktivitas yang berlangsung semakin bervariasi	Jml	%
1. Ya	16	53.33
2. Tidak	14	46.67
	30	100.00

Sumber : Hasil Analisis, Maret 2001

TABEL IV-49  
PERUBAHAN JUMLAH PKL DI KAWASAN SEKITAR JALAN PASAR BARU

Jumlah PKL menjadi semakin bertambah banyak	Jml	%
1. Ya	16	53.33
2. Tidak	14	46.67
	30	100.00

Sumber : Hasil Analisis, Maret 2001

TABEL IV-50  
KEUNTUNGAN EKONOMIS DARI AKTIVITAS YANG BERLANGSUNG  
DI KAWASAN SEKITAR JALAN PASAR BARU

Aktivitas yang berlangsung di sekitar bangunan mendatangkan keuntungan ekonomis	Jml	%
1. Ya	2	6.67
2. Tidak	28	93.33
3. Lain-lain (kurang, tidak maksimal)	0	0.00
	30	100.00

Sumber : Hasil Analisis, Maret 2001

TABEL IV-51  
RENTANG WAKTU BERKUNJUNG KE KAWASAN SEKITAR JALAN PASAR BARU

Rentang waktu berkunjung dan melakukan aktivitas	Jml	%
1. Bertambah lama / panjang	12	40.00
2. Tetap	18	60.00
3. Lebih pendek / singkat	0	0.00
Jumlah	30	100.00

Sumber : Hasil Analisis, Maret 2001

#### 4.4.2. Sebaran Aktivitas Pengunjung

Pada penggal Jalan Pasar Baru yang menjadi *pedestrian mall*, terjadi intensitas aktivitas yang tinggi. Jenis aktivitas juga semakin bervariasi. Aktivitas pergerakan pejalan kaki merupakan aktivitas yang dinamis dan dapat menyebar ke semua tempat karena sifatnya yang fleksibel. Setelah pengunjung melakukan aktivitas dan pergerakan pada sepanjang penggal Jalan Pasar Baru ternyata tidak seluruh aktivitas dan pergerakan tersebut menyebar ke kawasan sekitar Jalan Pasar Baru. Diketahui bahwa sebagian pengunjung setelah beraktivitas di Jalan Pasar Baru, melanjutkan aktivitas serupa pada kawasan sekitarnya. Sehingga pergerakannya dapat melimpah / meluber ke area sekitar *pedestrian mall*. Sebagian lagi responden menyatakan setelah beraktivitas di *pedestrian mall* Jalan Pasar Baru, tidak melanjutkan ke wilayah sekitarnya. Alasannya adalah di *pedestrian mall* Jalan Pasar Baru sudah dapat memenuhi kebutuhan, sehingga tidak perlu untuk mencari pada kawasan sekitarnya. Sebagian pengunjung menyatakan tidak memiliki kepentingan untuk melakukan aktivitas di kawasan sekitar Jalan Pasar Baru dan responden lainnya menyatakan malas melakukan aktivitas disekitar Jalan Pasar Baru. Hal tersebut menunjukkan bahwa daya tarik yang dimiliki oleh *pedestrian mall* Jalan Pasar Baru lebih besar daripada daya tarik kawasan sekitarnya. Daya tarik tersebut dapat berupa fungsi bangunan maupun ketersediaan jenis barang dan jasa yang dibutuhkan. Selain itu faktor kemudahan pencapaian dan keamanan menjadi pertimbangan lainnya.

TABEL IV-52  
SEBARAN AKTIVITAS PENGUNJUNG DARI JALAN PASAR BARU  
KE KAWASAN SEKITARNYA

Setelah melakukan aktivitas di <i>pedestrian mall</i> Jalan Pasar Baru, pengunjung melanjutkan ke kawasan sekitarnya	Jml	%
1. Ya	24	66.67
2. Tidak	12	33.33
	36	100.00

Sumber : Hasil Analisis, Maret 2001

TABEL IV-53  
ALASAN TIDAK MELAKUKAN PERGERAKAN  
KE KAWASAN SEKITAR JALAN PASAR BARU

Alasan	Jml	%
1. Malas	2	16.67
2. Pada <i>pedestrian mall</i> sudah memadai	8	66.67
3. Tidak ada kepentingan	2	16.67
	12	100.00

Sumber : Hasil Analisis, Maret 2001

#### 4.4.3. Korelasi Fungsi Bangunan dan Keuntungan Aktivitas

- **Uji *Chi-Square***

Uji *chi-square* dengan menggunakan alat SPSS dengan  $df = 4$  dan tingkat signifikansi 0,05 menghasilkan nilai *chi-square* hitung sebesar 12,829. Nilai tersebut lebih besar dari nilai *chi-square* tabel sebesar 9,488. Dapat disimpulkan bahwa  $H_0$  ditolak, artinya ada keterkaitan antara fungsi bangunan dengan keuntungan aktivitas.

- **Uji Koefisien Kontingensi (*Contingency Coefficient*)**

Uji ini menghasilkan nilai 0,438 menunjukkan adanya hubungan yang cukup kuat antara fungsi bangunan dengan keuntungan aktivitas.

- **Uji Korelasi Spearman (*Spearman Correlation*)**

Dari hasil perhitungan antara variabel fungsi bangunan dengan keuntungan aktivitas didapatkan nilai positif 0,225. Artinya fungsi bangunan memiliki bentuk keterkaitan berbanding lurus dengan keuntungan aktivitas. Dengan demikian dapat diartikan bahwa pada bangunan yang semakin memiliki kesesuaian fungsi dengan aktivitas yang berlangsung disekitarnya, akan semakin mendapatkan keuntungan ekonomis.

TABEL IV-54  
KORELASI FUNGSI BANGUNAN DENGAN KEUNTUNGAN AKTIVITAS

Variabel Terikat	Variabel Bebas	<i>Chi-square</i> ( $X^2$ )		Derajat Kebebasan (df)	<i>Contingency Coefficient</i>	<i>Spearman Correlation</i>
		Hitung	Tabel			
Fungsi bangunan	Keuntungan Aktivitas	12.829	9.488	4	0.438	0.225

Sumber : Hasil Analisis, Maret 2001

#### 4.4.4. Korelasi Karakter Pengunjung Dengan Keberadaan Pedagang Kaki Lima

##### ▪ Uji *Chi-Square*

- Uji *chi-square* dengan menggunakan alat SPSS dengan  $df = 3$  dan tingkat signifikansi 0,05 menghasilkan nilai *chi-square* hitung sebesar 17,100. Nilai tersebut lebih besar dari nilai *chi-square* tabel sebesar 7,815. Dapat disimpulkan bahwa  $H_0$  ditolak, artinya ada keterkaitan antara **jenis kelamin pengunjung** dengan **keberadaan pedagang kaki lima**.
- Uji *chi-square* dengan menggunakan alat SPSS dengan  $df = 15$  dan tingkat signifikansi 0,05 menghasilkan nilai *chi-square* hitung sebesar 37,250. Nilai tersebut lebih besar dari nilai *chi-square* tabel sebesar 24,996. Dapat disimpulkan bahwa  $H_0$  ditolak, artinya ada keterkaitan antara **usia pengunjung** dengan **keberadaan pedagang kaki lima**.
- Uji *chi-square* dengan menggunakan alat SPSS dengan  $df = 12$  dan tingkat signifikansi 0,05 menghasilkan nilai *chi-square* hitung sebesar 26,727. Nilai tersebut lebih besar dari nilai *chi-square* tabel sebesar 21,026. Dapat disimpulkan bahwa  $H_0$  ditolak, artinya ada keterkaitan antara **pekerjaan pengunjung** dengan **keberadaan pedagang kaki lima**.

##### ▪ Uji Koefisien Kontingensi (*Contingency Coefficient*)

- Uji ini menghasilkan nilai 0,567 menunjukkan adanya hubungan yang kuat antara jenis kelamin pengunjung dengan keberadaan pedagang kaki lima.
- Uji ini menghasilkan nilai 0,713 menunjukkan adanya hubungan yang kuat antara usia pengunjung dengan keberadaan pedagang kaki lima.
- Uji ini menghasilkan nilai 0,653 menunjukkan adanya hubungan yang kuat antara pekerjaan pengunjung dengan keberadaan pedagang kaki lima.

##### ▪ Uji Korelasi Spearman (*Spearman Correlation*)

- Dari hasil perhitungan didapatkan nilai negatif -0,202. Artinya jenis kelamin pengunjung memiliki bentuk keterkaitan berbanding terbalik dengan keberadaan PKL.
- Dari hasil perhitungan didapatkan nilai negatif -0,263. Artinya usia pengunjung memiliki bentuk keterkaitan berbanding terbalik dengan keberadaan PKL.



- Dari hasil didapatkan nilai positif 0,381. Artinya pekerjaan pengunjung memiliki bentuk keterkaitan berbanding lurus dengan keberadaan PKL.

Kesimpulan dari uji ini adalah bahwa pengunjung wanita lebih membutuhkan keberadaan pedagang kaki lima dibandingkan dengan pengunjung laki-laki, sedangkan semakin tua usia pengunjung semakin tidak membutuhkan keberadaan pedagang kaki lima. Akan tetapi pada pengunjung yang tidak memiliki pekerjaan tetap, mereka lebih membutuhkan keberadaan pedagang kaki lima dibandingkan dengan pengunjung yang memiliki pekerjaan tetap.

TABEL IV-55  
KORELASI KARAKTER PENGUNJUNG DENGAN KEBERADAAN PEDAGANG KAKI LIMA

Variabel Bebas	Variabel Bebas	Chi-square ( $X^2$ )		Derajat Kebebasan (df)	Contingency Coefficient	Spearman Correlation
		Hitung	Tabel			
Keberadaan PKL	Jenis Kelamin	17.100	7.815	3	0.567	-0.202
	Usia	37.250	24.996	15	0.713	-0.263
	Pekerjaan	26.727	21.026	12	0.653	0.381

Sumber : Hasil Analisis, Maret 2001

#### 4.4.5. Korelasi Usia Pengunjung Dengan Aktivitas di *Pedestrian Mall*

##### ▪ Uji *Chi-Square*

Uji *chi-square* dengan menggunakan alat SPSS dengan  $df = 10$  dan tingkat signifikansi 0,05 menghasilkan nilai *chi-square* hitung sebesar 23,250. Nilai tersebut lebih besar dari nilai *chi-square* tabel sebesar 18,307. Dapat disimpulkan bahwa  $H_0$  ditolak, artinya ada keterkaitan antara usia pengunjung dengan aktivitas di *pedestrian mall*.

##### ▪ Uji Koefisien Kontingensi (*Contingency Coefficient*)

Uji ini menghasilkan nilai 0,626 menunjukkan adanya hubungan yang kuat antara usia pengunjung dengan aktivitas di *pedestrian mall*.

##### ▪ Uji Korelasi Spearman (*Spearman Correlation*)

Dari hasil perhitungan antara variabel usia pengunjung dengan aktivitas di *pedestrian mall* didapatkan nilai positif 0,411. Artinya usia pengunjung memiliki bentuk keterkaitan berbanding lurus dengan aktivitas di *pedestrian mall*. Arti dari uji ini adalah bahwa semakin dewasa usia pengunjung, akan semakin banyak aktivitas yang dilakukan di *pedestrian mall*.

TABEL IV-56  
KORELASI USIA PENGUNJUNG DENGAN AKTIVITAS DI *PEDESTRIAN MALL*

Variabel Terikat	Variabel Bebas	Chi-square ( $X^2$ )		Derajat Kebebasan (df)	Contingency Coefficient	Spearman Correlation
		Hitung	Tabel			
Usia pengunjung	Aktivitas di <i>pedestrian mall</i>	23.250	18.307	10	0.626	0.411

Sumber : Hasil Analisis, Maret 2001

#### 4.5. Perubahan Sistem Lalu Lintas

##### 4.5.1. Perbandingan Sistem Lalu Lintas

Perubahan penggal Jalan Pasar Baru menjadi *pedestrian mall* akan merubah sistem lalu lintas pada kawasan sekitarnya. Perubahan tersebut dapat berupa arah lalu lintas, jumlah jalur, intensitas kendaraan, sistem angkutan umum, sistem parkir dan bongkar muat barang. Dari hasil analisis ternyata perubahan arah dan jalur kendaraan hanya pada Jalan Pasar Baru. Pada bagian jalan lainnya, arah dan jalur tetap akan tetapi intensitasnya meningkat. Penutupan Jalan Pasar Baru dari lalu lintas kendaraan berarti mengalihkan beban lalu lintas kepada jalan-jalan disekitarnya. Selain itu *pedestrian mall* yang mampu mendatangkan pengunjung, baik yang menggunakan kendaraan umum maupun menggunakan kendaraan pribadi, mensyaratkan kemudahan pencapaian dan tersedianya sistem parkir yang memadai. Fungsi bangunan sebagai bangunan perdagangan dan jasa membutuhkan pula sarana dan prasarana untuk bongkar muat barang. Pada tabel dibawah ini terlihat perubahan pembagian arah dan jalur kendaraan di kawasan Pasar Baru dimana perubahan tersebut ternyata tidak signifikan.

TABEL IV-57  
PERUBAHAN ARAH DAN JALUR KENDARAAN DI JALAN PASAR BARU DAN SEKITARNYA  
SEBELUM DAN SESUDAH TAHUN 1990

Nama Jalan	Sebelum Tahun 1990	Sesudah Tahun 1990
1. Jl. Pasar Baru	1 arah – 2 jalur	Bebas kendaraan
2. Jl. Antara	1 arah – 2 jalur	1 arah – 2 jalur
3. Jl. Pasar Baru Selatan	1 arah – 2 jalur	1 arah – 2 jalur
4. Jl. Gereja Ayam	1 arah – 2 jalur	1 arah – 2 jalur
5. Jl. Kelinci	1 arah – 2 jalur	1 arah – 2 jalur
6. Jl. Pintu Air	1 arah – 2 jalur	1 arah – 2 jalur

Sumber : Hasil pengolahan data transportasi kawasan Pasar Baru tahun 1999

#### 4.5.2. Respon Penghuni Bangunan Terhadap Sistem Lalu Lintas

Respon penghuni bangunan terhadap sistem lalu lintas terbagi menjadi 3 yaitu terhadap pembagian jalur dan arah lalu lintas, terhadap angkutan umum dan terhadap sistem parkir serta bongkar muat barang.

Pembagian jalur dan arah lalu lintas kendaraan di kawasan Pasar Baru saat ini oleh sebagian besar responden dirasakan sudah memuaskan. Hal tersebut karena kondisinya sudah efektif dan efisien dan memudahkan akses menuju Jalan Pasar Baru. Disisi lain, sedikit responden menyatakan tidak puas dan tidak setuju, alasan yang dikemukakan adalah kondisi sekarang ini semrawut dan mengundang kerawanan macet serta mempersulit akses menuju Jalan Pasar Baru. Dari hal-hal yang dikemukakan dibawah ini dapat dilihat bahwa kondisi pembagian jalur dan arah lalu lintas dirasakan sudah sesuai, meskipun perlu diperhatikan upaya pembenahan agar tidak terjadi kemacetan dan kesemrawutan, terutama pada *entrance* menuju *pedestrian mall* baik dari arah Jl. Dr. Sutomo (Jl. Kantor Pos) maupun dari arah Jl. KH. Samanhudi.

TABEL IV-58  
RESPON PENGHUNI BANGUNAN  
TERHADAP PEMBAGIAN JALUR DAN ARAH LALU LINTAS DI KAWASAN PASAR BARU

Respon Penghuni				Setuju				Tidak Setuju			
Setuju		Tidak Setuju		Sudah efektif dan efisien		Memudahkan akses ke Jl. Pasar Baru		Semrawut dan rawan macet		Mempersulit akses ke Jl. Pasar Baru	
Jml	%	Jml	%	Jml	%	Jml	%	Jml	%	Jml	%
50	94.34	3	5.66	41	77.36	9	16.96	1	1.89	2	3.77

Sumber : Hasil Analisis, Maret 2001

Respon penghuni bangunan terhadap angkutan umum di kawasan Pasar Baru, mayoritas menanggapi secara positif dan mendukung aktivitas yang berlangsung pada *pedestrian mall* Jalan Pasar Baru. Seluruh responden menyatakan bahwa jenis angkutan umum yang melintas sudah memadai. Hal tersebut dapat dilihat dari berbagai jenis angkutan umum dan segala arah yang melintasi kawasan Pasar Baru, sehingga memudahkan pengunjung untuk datang dan pergi. Selain asal dan tujuan angkutan umum yang sangat bervariasi memudahkan pilihan bagi pengunjung yang ingin datang ke Jalan Pasar Baru, pencapaian dari tempat pemberhentian angkutan umum menuju *pedestrian mall* Jalan Pasar Baru

juga mudah bagi pejalan kaki. Jarak dari tempat pemberhentian angkutan umum menuju *pedestrian mall* juga cukup dekat apabila dijangkau dengan berjalan kaki. Dengan demikian dapat dianggap bahwa akses pengunjung yang menggunakan angkutan umum untuk menuju *pedestrian mall* Jalan Pasar Baru sudah memadai dan mudah.

TABEL IV-59  
RESPON PENGHUNI BANGUNAN TERHADAP ANGKUTAN UMUM  
DI KAWASAN PASAR BARU

RESPON	Setuju		Tidak Setuju	
	Jml	%	Jml	%
Jenis angkutan umum yang melintas sudah memadai	53	100.00	0	0.00
Pencapaian dari angkutan umum ke <i>pedestrian mall</i> Jl. Pasar Baru mudah bagi pejalan kaki	52	98.11	1	1.89
Jarak pemberhentian angkutan umum ke <i>pedestrian mall</i> Jl. Pasar Baru cukup dekat bagi pejalan kaki	51	96.23	2	3.77

Sumber : Hasil Analisis, Maret 2001

Sistem parkir dan bongkar muat barang merupakan hal yang sangat penting bagi kawasan perdagangan dan jasa yang mendatangkan banyak pengunjung. Respon dari penghuni bangunan yang dominasi fungsinya untuk perdagangan dan jasa ternyata positif. Dalam arti, penghuni merasa bahwa sistem parkir sudah memadai dan mudah dicapai dari dan ke *pedestrian mall* Jalan Pasar Baru. Sisa responden tidak setuju dengan hal tersebut. Kemudian jarak dari lokasi parkir menuju *pedestrian mall* Jalan Pasar Baru relatif dekat dan mudah, hal tersebut dikemukakan oleh mayoritas responden. Mengenai aktivitas bongkar muat barang dirasakan sudah efektif dan efisien bagi kegiatan perdagangan dan jasa pada kawasan Pasar Baru. Respon positif ini hendaknya diimbangi dengan menutup kekurangan mengenai sistem parkir yang pada beberapa tempat menimbulkan kemacetan lalu lintas. Selain itu aktivitas bongkar muat yang mata rantainya cukup panjang, harus dipangkas agar tidak membebani harga penjualan barang. Sistem parkir sebaiknya mulai menggunakan sistem *off street parking* dengan memanfaatkan gedung-gedung parkir di sekitar *pedestrian mall*. Disamping itu antara gedung parkir dan tempat yang dituju, aksesnya harus mudah dan nyaman ditempuh dengan berjalan kaki.

TABEL IV-60  
RESPON PENGHUNI BANGUNAN DI KAWASAN PASAR BARU  
TERHADAP SISTEM PARKIR DAN BONGKAR MUAT BARANG

RESPON	Setuju		Tidak Setuju	
	Jml	%	Jml	%
Sistem parkir sudah memadai dan mudah dicapai dari <i>pedestrian mall</i> Jalan Pasar Baru	48	90.57	5	9.43
Jarak lokasi parkir ke <i>pedestrian mall</i> Jalan Pasar Baru relatif dekat dan mudah	51	96.23	2	3.77
Aktivitas bongkar muat sudah efektif dan efisien bagi kegiatan perdagangan di Jalan Pasar Baru	50	94.34	3	5.66

Sumber : Hasil Analisis, Maret 2001

#### 4.5.3. Respon Pengunjung Terhadap Sistem Lalu Lintas

Pengunjung yang datang ke *pedestrian mall* Jalan Pasar Baru dan sekitarnya berasal dari berbagai tempat di Jabotabek dan luar Jabotabek. Sarana transportasi yang dipergunakan bermacam-macam. Sebagian besar responden memanfaatkan angkutan umum untuk menuju *pedestrian mall* Jalan Pasar Baru. Disusul kemudian dengan berjalan kaki, menggunakan kendaraan pribadi dan lainnya (taxi, kendaraan dinas). Dari tabel dibawah ini memperlihatkan bahwa kemudahan angkutan umum dari segala arah kota untuk menjangkau *pedestrian mall* Jalan Pasar Baru membuatnya dimanfaatkan oleh sebagian besar pengunjung. Selain itu lokasi *pedestrian mall* yang strategis dari segala arah menyebabkan pengunjung dari wilayah sekitar cukup banyak yang berjalan kaki menuju *pedestrian mall*.

TABEL IV-61  
JENIS TRANSPORTASI YANG DIPERGUNAKAN PENGUNJUNG  
MENUJU KAWASAN PASAR BARU

JENIS TRANSPORTASI	Jml	%
1. Angkutan umum	19	52.78
2. Berjalan kaki	10	27.78
3. Kendaraan pribadi	5	13.89
4. Lainnya (taxi, kendaraan dinas)	2	5.56
	36	100.00

Sumber ; Hasil Analisis, Maret 2001

Sebagian besar pengunjung memanfaatkan sarana transportasi angkutan umum. Oleh karena itu faktor tempat pemberhentian angkutan umum menjadi penting karena dari titik tersebut pengunjung berjalan kaki dari dan ke *pedestrian mall* Jalan Pasar Baru. Menurut

sebagian besar pengunjung, jarak pemberhentian kendaraan umum ke *pedestrian mall* apabila ditempuh dengan berjalan kaki relatif dekat dan tidak melelahkan. Sisanya mengatakan jarak tersebut cukup jauh. Kemudian untuk pengunjung yang menggunakan kendaraan pribadi, faktor tempat parkir menjadi penting karena dari tempat ini pengunjung berjalan kaki dari dan ke *pedestrian mall* Jalan Pasar Baru. Saat ini tempat parkir adalah *off street parking* dengan memanfaatkan gedung-gedung parkir serta *on street parking* yang memanfaatkan badan jalan-jalan di sekitar kawasan Pasar Baru. Separuh responden menyatakan jarak parkir kendaraan pribadi ke *pedestrian mall* apabila ditempuh dengan berjalan kaki relatif dekat dan tidak melelahkan. Sedangkan responden lainnya menyatakan jarak tersebut cukup jauh. Setelah melakukan sinkronisasi dengan keadaan di lapangan, didapatkan fakta bahwa pengunjung yang parkir pada *off street parking* di gedung parkir merasakan kendaraan relatif lebih aman tetapi jaraknya cukup jauh dari Jalan Pasar Baru. Disisi lain, apabila parkir pada badan jalan disekitar Jalan Pasar Baru, resiko untuk kendaraan lebih besar meskipun jarak yang ditempuh pengunjung dari tempat parkir ke *pedestrian mall* menjadi lebih dekat.

TABEL IV-62  
RESPON PENGUNJUNG TERHADAP JARAK PEMBERHENTIAN ANGKUTAN UMUM  
KE DAN DARI *PEDESTRIAN MALL*

RESPON	Jml	%
1. Dekat dan tidak melelahkan	32	88.89
2. Cukup jauh	4	11.11
3. Jauh dan melelahkan	0	0.00
4. Lainnya	0	0.00
Jumlah	36	100.00

Sumber : Hasil Analisis, Maret 2001

TABEL IV-63  
RESPON PENGUNJUNG TERHADAP JARAK TEMPAT PARKIR  
KE DAN DARI *PEDESTRIAN MALL*

RESPON	Jml	%
Dekat dan tidak melelahkan	20	55.56
Cukup jauh	16	44.44
Jauh dan melelahkan	0	0.00
Lainnya	0	0.00
Jumlah	36	100.00

Sumber : Hasil Analisis, Maret 2001

#### 4.5.4. Korelasi Karakter Pengunjung Dengan Jenis Transportasi Yang Digunakan

##### ▪ Uji *Chi-Square*

- Uji *chi-square* dengan menggunakan alat SPSS dengan  $df = 15$  dan tingkat signifikansi 0,05 menghasilkan nilai *chi-square* hitung sebesar 42,714. Nilai tersebut lebih besar dari nilai *chi-square* tabel sebesar 24,996. Dapat disimpulkan bahwa  $H_0$  ditolak, artinya ada keterkaitan antara **jenis kelamin pengunjung** dengan **jenis transportasi**.
- Uji *chi-square* dengan menggunakan alat SPSS dengan  $df = 3$  dan tingkat signifikansi 0,05 menghasilkan nilai *chi-square* hitung sebesar 13,629. Nilai tersebut lebih besar dari nilai *chi-square* tabel sebesar 7,815. Dapat disimpulkan bahwa  $H_0$  ditolak, yang artinya ada keterkaitan antara **usia pengunjung** dengan **jenis transportasi**.
- Uji *chi-square* dengan menggunakan alat SPSS dengan  $df = 12$  dan tingkat signifikansi 0,05 menghasilkan nilai *chi-square* hitung sebesar 31,948. Nilai tersebut lebih besar dari nilai *chi-square* tabel sebesar 21,026. Dapat disimpulkan bahwa  $H_0$  ditolak, artinya ada keterkaitan antara **pekerjaan pengunjung** dengan **jenis transportasi**.

##### ▪ Uji Koefisien Kontingensi (*Contingency Coefficient*)

- Uji ini menghasilkan nilai 0,737 menunjukkan adanya hubungan yang kuat antara jenis kelamin pengunjung dengan jenis transportasi.
- Uji ini menghasilkan nilai 0,524 menunjukkan adanya hubungan yang kuat antara usia pengunjung dengan jenis transportasi.
- Uji ini menghasilkan nilai 0,686 menunjukkan adanya hubungan yang kuat antara pekerjaan pengunjung dengan jenis transportasi.

##### ▪ Uji Korelasi Spearman (*Spearman Correlation*)

- Dari hasil perhitungan didapatkan nilai positif 0,406. Artinya jenis kelamin pengunjung memiliki bentuk keterkaitan berbanding lurus dengan jenis transportasi.

- Dari hasil perhitungan didapatkan nilai positif 0,023. Artinya usia pengunjung memiliki bentuk keterkaitan berbanding lurus dengan jenis transportasi.
- Dari hasil perhitungan didapatkan nilai positif 0,047. Artinya pekerjaan pengunjung memiliki bentuk keterkaitan berbanding lurus dengan jenis transportasi.

Kesimpulan yang dapat ditarik dari uji ini adalah bahwa pengunjung pria, pengunjung yang berusia lebih tua (lebih dari 30 tahun) dan pengunjung yang memiliki pekerjaan yang mapan lebih besar kemungkinan menggunakan kendaraan pribadi. Sedangkan pengunjung wanita, pengunjung yang berusia muda (kurang dari 30 tahun) dan pengunjung yang tidak memiliki pekerjaan tetap, lebih besar kemungkinan menggunakan angkutan umum.

TABEL IV-64  
KORELASI KARAKTER PENGUNJUNG DENGAN JENIS TRANSPORTASI

Variabel Bebas	Variabel Bebas	Chi-square ( $X^2$ )		Derajat Kebebasan (df)	Contingency Coefficient	Spearman Correlation
		Hitung	Tabel			
Jenis Transportasi	Jenis Kelamin	42.714	24.996	15	0.737	0.406
	Usia	13.629	7.815	3	0.524	0.023
	Pekerjaan	31.948	21.026	12	0.686	0.047

Sumber : Hasil Analisis, Maret 2001

## 4.6. Perubahan Sarana dan Prasarana

### 4.6.1. Perbandingan Sarana dan Prasarana

Perubahan sarana yang terdapat pada penggal Jalan Pasar Baru dan kawasan sekitarnya sebelum dan sesudah Jalan Pasar Baru menjadi *pedestrian mall* adalah : *Street furniture* (perabot jalan), tata hijau (*landscaping*), sarana umum, fasilitas rekreasi dan fasilitas penginapan. Perubahan yang dapat ditengarai adalah mengenai kuantitas dan belum kepada kualitas. Sedangkan yang dimaksud dengan perubahan pada prasarana adalah jalan, listrik, telepon, air bersih, pembuangan limbah, air kotor dan sampah.



### a. Jalan Pasar Baru

Pada penggal Jalan Pasar Baru, tidak terdapat fasilitas rekreasi dan fasilitas penginapan. Sedangkan *street furniture*, tata hijau dan sarana umum terdapat perubahan pada keadaan sebelum dan sesudah menjadi *pedestrian mall*.

TABEL IV-65  
PERUBAHAN SARANA DI JALAN PASAR BARU  
SEBELUM DAN SESUDAH MENJADI *PEDESTRIAN MALL*

JENIS SARANA	SEBELUM	SESUDAH
<i>Street furniture</i> (Perabot Jalan)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Telepon umum</li> <li>▪ Lampu jalan</li> <li>▪ Tong sampah</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Pot tanaman</li> <li>▪ Gardu aga</li> <li>▪ Lampu pedestrian</li> <li>▪ Lampu jalan</li> <li>▪ Telepon umum</li> <li>▪ Papan informasi</li> <li>▪ Gerobak dorong</li> </ul>
Tata Hijau ( <i>Landscaping</i> )	Tidak ada	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Tanaman hias dalam pot</li> <li>▪ <i>Pavement</i></li> <li>▪ Pohon palem putri</li> </ul>
Sarana Umum	Tidak ada	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kamar mandi dan WC umum</li> </ul>

Sumber : Hasil Analisis, Maret 2001

Perubahan dari segi prasarana, kurang signifikan baik dari segi kualitas maupun kuantitas. Perbedaan yang sangat mencolok adalah pada perubahan Jalan Pasar Baru dari fungsi sebagai jalan kolektor menjadi jalan lokal yang bebas dari kendaraan.

### b. Kawasan Sekitarnya

Jenis sarana pada kawasan sekitar Jalan Pasar Baru lebih bervariasi dan terdapat perubahan baik dari segi kuantitas maupun kualitas. Sarana yang mengalami perubahan sebelum dan sesudah Jalan Pasar Baru menjadi *pedestrian mall* adalah pada fasilitas rekreasi dan fasilitas penginapan. Sebelum Jalan Pasar Baru menjadi *pedestrian mall*, fasilitas rekreasi yang ada yaitu gedung bioskop (6 buah) dan gedung kesenian pentas (1 buah). Setelah Jalan Pasar Baru menjadi *pedestrian mall*, baik jumlah maupun jenis berubah. Perubahannya adalah gedung bioskop (2 buah), gedung kesenian pentas (1 buah), taman terbuka (2 buah), diskotik (4 buah), *night club* (1 buah), *close room* (3 buah) dan panti pijat (7 buah). Dari tabel tersebut dapat dilihat bahwa terjadi perubahan yang cukup signifikan pada sarana rekreasi serta sarana penginapan. Sarana yang berkorelasi langsung dengan keberadaan *pedestrian mall* adalah sarana rekreasi dan

sarana penginapan yang kualitas dan kuantitasnya berubah. Perubahan tersebut berkaitan dengan meningkatnya jumlah pengunjung ke kawasan Pasar Baru serta mempersiapkan fasilitas akomodasi bagi pengunjung yang berasal dari luar Jabotabek.

TABEL IV-66  
PERUBAHAN SARANA PADA KAWASAN SEKITAR JALAN PASAR BARU  
SEBELUM DAN SESUDAH JALAN PASAR BARU MENJADI *PEDESTRIAN MALL*

SARANA	Sebelum		Sesudah	
	Jenis	Jml	Jenis	Jml
<i>Street furniture</i> (Perabot jalan)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Telepon umum</li> <li>▪ Lampu jalan</li> <li>▪ Tong sampah</li> <li>▪ Pot tanaman</li> <li>▪ Papan informasi</li> </ul>	Tetap	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Telepon umum</li> <li>▪ Lampu jalan</li> <li>▪ Tong sampah</li> <li>▪ Pot tanaman</li> <li>▪ Papan informasi</li> </ul>	Tetap
Tata Hijau ( <i>Landscaping</i> )	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Tanaman hias dalam pot</li> <li>▪ Pohon-pohon peneduh</li> </ul>	Tetap	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Tanaman hias dalam pot</li> <li>▪ Pohon-pohon peneduh</li> </ul>	Tetap
Fasilitas Rekreasi	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gedung bioskop</li> <li>▪ Gedung kesenian pentas</li> </ul>	<div style="text-align: center;">6</div> <div style="text-align: center;">1</div>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gedung bioskop</li> <li>▪ Kesenian pentas</li> <li>▪ Taman terbuka</li> <li>▪ Diskotik</li> <li>▪ Night club</li> <li>▪ Close room</li> <li>▪ Panti pijat</li> </ul>	<div style="text-align: center;">2</div> <div style="text-align: center;">1</div> <div style="text-align: center;">2</div> <div style="text-align: center;">4</div> <div style="text-align: center;">1</div> <div style="text-align: center;">3</div> <div style="text-align: center;">7</div>
Fasilitas Penginapan	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Hotel bintang</li> <li>▪ Hotel melati</li> </ul>	<div style="text-align: center;">1</div> <div style="text-align: center;">2</div>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Hotel bintang</li> <li>▪ Hotel melati</li> </ul>	<div style="text-align: center;">5</div> <div style="text-align: center;">3</div>

Sumber : Hasil Analisis, Maret 2001

#### 4.6.2. Korelasi Status Bangunan Dengan Penyediaan *Street Furniture* dan Tata Hijau

##### a. Jalan Pasar Baru

##### ▪ Uji *Chi-Square*

- Uji *chi-square* dengan menggunakan alat SPSS dengan  $df = 4$  dan tingkat signifikansi 0,05 menghasilkan nilai *chi-square* hitung sebesar 27,053. Nilai tersebut lebih besar dari nilai *chi-square* tabel sebesar 9,488. Dapat disimpulkan bahwa  $H_0$  ditolak, artinya ada keterkaitan antara status bangunan dengan penyediaan *street furniture* yang memadai.
- Uji *chi-square* dengan menggunakan alat SPSS dengan  $df = 4$  dan tingkat signifikansi 0,05 menghasilkan nilai *chi-square* hitung sebesar 20,180. Nilai tersebut lebih besar dari nilai *chi-square* tabel sebesar 9,488. Dapat disimpulkan

bahwa  $H_0$  ditolak, artinya ada keterkaitan antara status bangunan dengan penyediaan tata hijau yang memadai.

▪ **Uji Koefisien Kontingensi (*Contingency Coefficient*)**

- Uji ini menghasilkan nilai 0,578 menunjukkan adanya hubungan yang kuat antara status bangunan dengan penyediaan *street furniture*.
- Uji ini menghasilkan nilai 0,522 menunjukkan hubungan yang kuat antara status bangunan dengan penyediaan tata hijau yang memadai.

▪ **Uji Korelasi Spearman (*Spearman Correlation*)**

- Dari hasil perhitungan didapatkan nilai positif 0,029. Artinya status bangunan memiliki bentuk keterkaitan berbanding lurus dengan penyediaan *street furniture* yang memadai.
- Dari hasil didapatkan nilai negatif -0,095. Artinya status bangunan memiliki bentuk keterkaitan berbanding terbalik dengan penyediaan tata hijau yang memadai.

Makna yang didapat dari hasil uji ini adalah bahwa bangunan yang dihuni dengan status milik sendiri lebih setuju dengan penyediaan fasilitas *street furniture* yang memadai tetapi tidak setuju dengan penyediaan tata hijau yang memadai.

TABEL IV-67  
KORELASI STATUS BANGUNAN DENGAN PENYEDIAAN *STREET FURNITURE* DAN TATA  
HIJAU YANG MEMADAI DI JALAN PASAR BARU

Variabel Terikat	Variabel Bebas	<i>Chi-square</i> ( $X^2$ )		Derajat Kebebasan (df)	<i>Contingency Coefficient</i>	<i>Spearman Correlation</i>
		Hitung	Tabel			
Status Bangunan	<i>Street furniture</i> Yang Memadai	27.053	9.488	4	0.578	0.029
	Tata Hijau Yang Memadai	20.180	9.488	4	0.522	-0.095

Sumber : Hasil Analisis, Maret 2001

**b. Kawasan Sekitar**

▪ **Uji *Chi-Square***

- Uji *chi-square* dengan menggunakan alat SPSS dengan  $df = 1$  dan tingkat signifikansi 0,05 menghasilkan nilai *chi-square* hitung sebesar 10,054. Nilai tersebut lebih besar dari nilai *chi-square* tabel sebesar 3,481. Dapat disimpulkan

bahwa  $H_0$  ditolak, artinya ada keterkaitan antara status bangunan dengan *street furniture* yang memadai.

- Uji *chi-square* dengan menggunakan alat SPSS dengan  $df = 1$  dan tingkat signifikansi 0,05 menghasilkan nilai *chi-square* hitung sebesar 8,523. Nilai tersebut lebih besar dari nilai *chi-square* tabel sebesar 3,481. Dapat disimpulkan bahwa  $H_0$  ditolak, artinya ada keterkaitan antara status bangunan dengan penyediaan tata hijau yang memadai.
- **Uji Koefisien Kontingensi (*Contingency Coefficient*)**
  - Uji ini menghasilkan nilai 0,535 menunjukkan adanya hubungan yang kuat antara status bangunan dengan penyediaan *street furniture*.
  - Uji ini menghasilkan nilai 0,470 menunjukkan adanya hubungan yang kuat antara status bangunan dengan penyediaan tata hijau yang memadai.
- **Uji Korelasi Spearman (*Spearman Correlation*)**
  - Dari hasil perhitungan didapatkan nilai positif 0,210. Artinya status bangunan memiliki bentuk keterkaitan berbanding lurus dengan penyediaan *street furniture* yang memadai.
  - Dari hasil perhitungan didapatkan nilai positif 0,533. Artinya status bangunan memiliki bentuk keterkaitan berbanding lurus dengan penyediaan tata hijau yang memadai.

Hasil ini menunjukkan bahwa penghuni bangunan yang digunakan dengan status milik sendiri lebih menyetujui penyediaan *street furniture* dan tata hijau yang memadai, dibandingkan dengan penghuni bangunan dengan status sewa maupun kontrak.

TABEL IV-68  
KORELASI STATUS BANGUNAN DENGAN PENYEDIAAN *STREET FURNITURE* DAN TATA HIJAU YANG MEMADAI DI KAWASAN SEKITAR JALAN PASAR BARU

Variabel Terikat	Variabel Bebas	<i>Chi-square</i> ( $X^2$ )		Derajat Kebebasan (df)	<i>Contingency Coefficient</i>	<i>Spearman Correlation</i>
		Hitung	Tabel			
Status Bangunan	<i>Street furniture</i> Yang Memadai	10.054	3.481	1	0.535	0.210
	Tata Hijau Yang Memadai	8.523	3.481	1	0.470	0.533

Sumber : Hasil Analisis, Maret 2001

#### 4.6.3. Korelasi Karakter Pengunjung Dengan Kebutuhan Sarana

##### ▪ Uji *Chi-Square*

- Uji *chi-square* dengan menggunakan alat SPSS dengan  $df = 10$  dan tingkat signifikansi 0,05 menghasilkan nilai *chi-square* hitung sebesar 28,000. Nilai tersebut lebih besar dari nilai *chi-square* tabel sebesar 18,307. Dapat disimpulkan bahwa  $H_0$  ditolak, artinya ada keterkaitan antara kebutuhan sarana dengan usia pengunjung.
- Uji *chi-square* dengan menggunakan alat SPSS dengan  $df = 8$  dan tingkat signifikansi 0,05 menghasilkan nilai *chi-square* hitung sebesar 30,068. Nilai tersebut lebih besar dari nilai *chi-square* tabel sebesar 15,507. Dapat disimpulkan bahwa  $H_0$  ditolak, artinya ada keterkaitan antara kebutuhan sarana dengan pekerjaan pengunjung.

##### ▪ Uji Koefisien Kontingensi (*Contingency Coefficient*)

- Uji ini menghasilkan nilai 0,661 menunjukkan adanya hubungan yang kuat antara kebutuhan sarana dengan usia pengunjung.
- Uji ini menghasilkan nilai 0,675 menunjukkan adanya hubungan yang kuat antara kebutuhan sarana dengan pekerjaan pengunjung.

##### ▪ Uji Korelasi Spearman (*Spearman Correlation*)

- Dari hasil perhitungan didapatkan nilai negatif -0,018. Artinya kebutuhan sarana memiliki bentuk keterkaitan berbanding terbalik dengan usia pengunjung.
- Dari hasil perhitungan didapatkan nilai negatif -0,319. Artinya kebutuhan sarana memiliki bentuk keterkaitan berbanding terbalik dengan pekerjaan pengunjung.

TABEL IV-69  
KORELASI KARAKTER PENGUNJUNG DENGAN KEBUTUHAN SARANA

Variabel Bebas	Variabel Terikat	<i>Chi-square</i> ( $X^2$ )		Derajat Kebebasan (df)	<i>Contingency Coefficient</i>	<i>Spearman Correlation</i>
		Hitung	Tabel			
Kebutuhan sarana	Usia	28.000	18.307	10	0.661	-0.018
	Pekerjaan	30.068	15.507	8	0.675	-0.319

Sumber : Hasil Analisis, Maret 2001

#### 4.6.4. Korelasi Karakter Pengunjung Dengan Kebutuhan Prasarana

##### ▪ Uji *Chi-Square*

- Uji *chi-square* dengan menggunakan alat SPSS dengan  $df = 10$  dan tingkat signifikansi 0,05 menghasilkan nilai *chi-square* hitung sebesar 29,250. Nilai tersebut lebih besar dari nilai *chi-square* tabel sebesar 18,307. Dapat disimpulkan bahwa  $H_0$  ditolak, artinya ada keterkaitan antara kebutuhan prasarana dengan usia pengunjung.
- Uji *chi-square* dengan menggunakan alat SPSS dengan  $df = 8$  dan tingkat signifikansi 0,05 menghasilkan nilai *chi-square* hitung sebesar 24,341. Nilai tersebut lebih besar dari nilai *chi-square* tabel sebesar 15,507. Dapat disimpulkan bahwa  $H_0$  ditolak, artinya ada keterkaitan antara kebutuhan prasarana dengan pekerjaan pengunjung.

##### ▪ Uji Koefisien Kontingensi (*Contingency Coefficient*)

- Uji ini menghasilkan nilai 0,670 menunjukkan adanya hubungan yang kuat antara kebutuhan prasarana dengan usia pengunjung.
- Uji ini menghasilkan nilai 0,635 menunjukkan adanya hubungan yang kuat antara kebutuhan prasarana dengan pekerjaan pengunjung.

##### ▪ Uji Korelasi Spearman (*Spearman Correlation*)

- Dari hasil perhitungan didapatkan nilai negatif -0,512. Artinya kebutuhan prasarana memiliki bentuk keterkaitan berbanding terbalik dengan usia pengunjung.
- Dari hasil perhitungan didapatkan nilai negatif -0,013. Artinya kebutuhan prasarana memiliki bentuk keterkaitan berbanding terbalik dengan pekerjaan pengunjung.

TABEL IV-70  
KORELASI KARAKTER PENGUNJUNG DENGAN KEBUTUHAN PRASARANA

Variabel Bebas	Variabel Terikat	<i>Chi-square</i> ( $X^2$ )		Derajat Kebebasan (df)	Contingency Coefficient	Spearman Correlation
		Hitung	Tabel			
Kebutuhan prasarana	Usia	29.250	18.307	10	0.670	-0.512
	Pekerjaan	24.341	15.507	8	0.635	-0.013

Sumber : Hasil Analisis, Maret 2001

## 4.7. Partisipasi Penghuni Bangunan

### 4.7.1. Keterlibatan Dalam Pengembangan Kawasan Pasar Baru

#### a. Jalan Pasar Baru

Penghuni di sepanjang penggal Jalan Pasar Baru adalah yang bersentuhan langsung dengan lingkungan *pedestrian mall*. Akibat yang ditimbulkan oleh perubahan Jalan Pasar Baru dari jalan kolektor menjadi jalan lokal yang bebas kendaraan dihadapi secara langsung oleh penghuni bangunan. Segala keputusan yang dibuat oleh pemerintah kota untuk mengembangkan Jalan Pasar Baru selayaknya berdasarkan kesepakatan dengan penghuni bangunan. Dari hasil pendapat responden, diketahui sebagian besar tidak pernah dilibatkan dalam perencanaan pengembangan kawasan Pasar Baru oleh pemerintah kota. Sedangkan yang dilibatkan hanya sebagian kecil. Keterlibatan tersebut berhubungan erat dengan partisipasi yang diberikan oleh masyarakat dalam pengembangan kawasan Pasar Baru, mengingat kawasan ini juga diarahkan menjadi kawasan wisata belanja bertaraf internasional.

Dengan memperhatikan tabel dibawah ini, maka terlihat bahwa sebagian besar penghuni bangunan tidak dilibatkan secara langsung dalam perencanaan pengembangan kawasan Pasar Baru. Hal tersebut berpengaruh terhadap partisipasi yang diberikan. Hampir separuh penghuni bangunan memilih untuk tidak berpartisipasi, kemudian lainnya berpartisipasi dalam bentuk ikut rapat-rapat maupun diskusi yang diselenggarakan oleh pemerintah kota, sebagian lagi memilih berpartisipasi dengan cara membayar iuran pengembangan, kemudian responden lainnya berpartisipasi dengan membantu menyediakan fasilitas yang diperlukan serta yang terakhir penghuni berpartisipasi dengan membuat / memperbaiki bangunan sendiri. Jenis partisipasi yang semakin membutuhkan biaya tinggi, semakin berkurang jumlah pelakunya.

Meskipun demikian, penghuni bangunan sadar bahwa berubahnya Jalan Pasar Baru menjadi *pedestrian mall* membawa konsekuensi logis terhadap partisipasi yang harus dilakukan, karena hal tersebut dapat mendatangkan manfaat. Penghuni bangunan

menyadari bahwa sebenarnya dengan ikut berpartisipasi dalam pengembangan kawasan Pasar Baru akan mendatangkan keuntungan ekonomis, terutama mengingat fungsi dominan bangunan adalah sebagai pertokoan. Responden lainnya menyatakan tidak ada manfaat ekonomis secara langsung apabila ikut berpartisipasi dalam pengembangan kawasan Pasar Baru, sedangkan sisanya menyatakan bahwa tidak selalu ada keuntungan dengan partisipasi tersebut, artinya semuanya tergantung kepada kondisi situasional.

**TABEL IV-71**  
**KETERLIBATAN PENGHUNI BANGUNAN DI JALAN PASAR BARU**  
**DALAM PENGEMBANGAN KAWASAN**

Penghuni bangunan pernah dilibatkan dalam perencanaan pengembangan kawasan Pasar Baru oleh pemerintah kota ?	Jml	%
Ya	18	33.96
Tidak	35	66.04
Jumlah	53	100.00

Sumber : Hasil Analisis, Maret 2001

**TABEL IV-72**  
**JENIS PARTISIPASI PENGHUNI BANGUNAN DI JALAN PASAR BARU**  
**DALAM PENGEMBANGAN KAWASAN**

Jenis Partisipasi	Jml	%
1. Tidak ada partisipasi	25	47.17
2. Ikut dalam rapat / diskusi	10	18.87
3. Membayar iuran pengembangan	7	13.21
4. Menyediakan fasilitas yang diperlukan	6	11.32
5. Membuat/memperbaiki bangunan sendiri	5	9.43
Jumlah	53	100.00

Sumber : Hasil Analisis, Maret 2001

**TABEL IV-73**  
**PARTISIPASI PENGHUNI BANGUNAN DI JALAN PASAR BARU**  
**DAN KEUNTUNGAN EKONOMIS YANG DIDAPAT**

Dengan berpartisipasi dalam pengembangan kawasan Pasar Baru akan mendatangkan keuntungan ekonomis	Jml	%
1. Setuju	38	71.70
2. Tidak setuju	14	26.42
3. Lainnya	1	1.89
Jumlah	53	100.00

Sumber : Hasil Analisis, Maret 2001

#### **b. Kawasan Sekitar**

Sebagian besar penghuni bangunan pada kawasan sekitar Jalan Pasar Baru (Jl. Antara, Jl. Pasar Baru Selatan, Jl. GKJ, Jl. Kelinci, Jl. Pintu Air dan Jl. Gereja Ayam) merasakan hal yang sama, yaitu tidak pernah dilibatkan dalam perencanaan pengembangan kawasan



Pasar Baru oleh pemerintah kota kemudian sisanya merasa dilibatkan dalam pengembangan kawasan. Distribusi jenis partisipasi yang diberikan oleh penghuni bangunan di sekitar Jalan Pasar Baru lebih merata. Bahkan prosentase yang tidak berpartisipasi jumlahnya paling sedikit. Prosentase terbesar adalah partisipasi dalam bentuk membayar iuran pengembangan.

Para penghuni bangunan yang berada kawasan sekitar Jalan Pasar Baru setuju bahwa dengan berpartisipasi dalam pengembangan kawasan Pasar Baru akan dapat mendatangkan keuntungan ekonomis. Jumlahnya lebih besar daripada responden yang berada di Jalan Pasar Baru. Kemudian responden lainnya tidak sependapat dengan hal itu. Bahwa tidak ada keuntungan ekonomis yang didapat dengan berpartisipasi mengembangkan kawasan Pasar Baru.

**TABEL IV-74**  
**KETERLIBATAN PENGHUNI BANGUNAN DI KAWASAN SEKITAR JALAN PASAR BARU**  
**DALAM PENGEMBANGAN KAWASAN**

Penghuni bangunan pernah dilibatkan dalam perencanaan pengembangan kawasan Pasar Baru oleh pemerintah kota ?	Jml	%
Ya	12	40.00
Tidak	18	60.00
Jumlah	30	100.00

Sumber : Hasil Analisis, Maret 2001

**TABEL IV-75**  
**JENIS PARTISIPASI PENGHUNI BANGUNAN DI KAWASAN SEKITAR JALAN PASAR BARU**  
**DALAM PENGEMBANGAN KAWASAN**

Jenis Partisipasi	Jml	%
1. Tidak ada partisipasi	4	13.33
2. Ikut dalam rapat / diskusi	6	20.00
3. Membayar iuran pengembangan	8	26.67
4. Menyediakan fasilitas yang diperlukan	5	16.67
5. Membuat/memperbaiki bangunan sendiri	7	23.33
Jumlah	30	100.00

Sumber : Hasil Analisis, Maret 2001

**TABEL IV-76**  
**PARTISIPASI PENGHUNI BANGUNAN DI KAWASAN SEKITAR JALAN PASAR BARU**  
**DAN KEUNTUNGAN EKONOMIS YANG DIDAPAT**

Dengan berpartisipasi dalam pengembangan kawasan Pasar Baru akan mendatangkan keuntungan ekonomis	Jml	%
1. Setuju	26	86.67
2. Tidak setuju	4	13.33
3. Lainnya	0	0.00
Jumlah	30	100.00

Sumber : Hasil Analisis, Maret 2001

## c. Penskalaan Model Likert

TABEL IV-77  
PENENTUAN NILAI SKALA DENGAN DEVIASI NORMAL  
BAGI PENGHUNI BANGUNAN DI JALAN PASAR BARU

No. pertanyaan F.2	Kategori Respon				
	Tidak berpartisipasi	Ikut rapat / diskusi	Membayar iuran	Memperbaiki bangunan	Menyediakan fasilitas
f	31	10	7	5	6
$p = f/N$	0.525	0.169	0.119	0.085	0.102
pk	0.525	0.694	0.813	0.898	1.000
pk-tengah	0.263	0.610	0.754	0.856	0.949
z	-0.634	0.279	0.687	1.063	1.635
$z + 0,634$	0	0.913	1.321	1.697	2.269
Nilai skala	0	1	2	3	4
f x skala	0	9.130	9.247	8.485	13.614
Jumlah					40.476

TABEL IV-78  
MENENTUKAN NILAI SKALA DENGAN DEVIASI NORMAL  
PENGHUNI BANGUNAN DI KAWASAN SEKITAR JALAN PASAR BARU

No. pertanyaan F.2	Kategori Respon				
	Tidak berpartisipasi	Ikut rapat / diskusi	Membayar iuran	Memperbaiki bangunan	Menyediakan fasilitas
f	4	6	8	7	5
$p = f/N$	0.133	0.200	0.267	0.233	0.167
pk	0.133	0.333	0.600	0.833	1.000
pk-tengah	0.067	0.233	0.467	0.717	0.917
z	-1.499	-0.729	-0.083	0.574	1.385
$z + 1.499$	0	0.770	1.416	2.073	2.884
Nilai skala	0	1	2	3	4
f x skala	0	4.620	11.328	14.511	14.420
Jumlah					44.879

Keterangan :

- f = frekuensi  
 p = proporsi  
 N = jumlah responden  
 pk = proporsi kumulatif  
 pk-tengah =  $1/2p + pk.b$   
 pk.b = proporsi kumulatif dalam kategori itu disebelah kirinya  
 z = nilai deviasi

Dari hasil perhitungan penskalaan model Likert, diketahui untuk rerata partisipasi bagi pengembangan kawasan Pasar Baru adalah sebagai berikut :

- Penghuni bangunan sepanjang *pedestrian mall* Jalan Pasar Baru = 0,686
- Penghuni bangunan sekitar Jalan Pasar Baru = 1,496

Maka dapat disimpulkan bahwa partisipasi penghuni bangunan di kawasan sekitar Jalan Pasar Baru *lebih tinggi* daripada penghuni bangunan di *pedestrian mall* Jalan Pasar Baru dalam mengembangkan kawasan Pasar Baru.

#### 4.7.2. Korelasi Status Bangunan Dengan Partisipasi Yang Dilakukan

- **Uji Chi-Square**

Uji *chi-square* dengan menggunakan alat SPSS dengan  $df = 5$  dan tingkat signifikansi 0,05 menghasilkan nilai *chi-square* hitung sebesar 12,000. Nilai tersebut lebih besar dari nilai *chi-square* tabel sebesar 11,070. Dapat disimpulkan bahwa  $H_0$  ditolak, artinya ada keterkaitan antara status bangunan dengan partisipasi yang dilakukan.

- **Uji Koefisien Kontingensi (*Contingency Coefficient*)**

Uji ini menghasilkan nilai 0,535 menunjukkan adanya hubungan yang kuat antara status bangunan dengan partisipasi yang dilakukan.

- **Uji Korelasi Spearman (*Spearman Correlation*)**

Dari hasil perhitungan didapatkan nilai negatif -0,217. Artinya status bangunan memiliki bentuk keterkaitan berbanding terbalik dengan partisipasi yang dilakukan.

TABEL IV-79  
KORELASI STATUS BANGUNAN DENGAN PARTISIPASI YANG DILAKUKAN

Variabel Terikat	Variabel Terikat	Chi-square ( $X^2$ )		Derajat Kebebasan (df)	Contingency Coefficient	Spearman Correlation
		Hitung	Tabel			
Status Bangunan	Usia Pekerja	12,000	11,070	5	0,535	-0,217

Sumber : Hasil Analisis, Maret 2001

## BAB V TEMUAN-TEMUAN PENELITIAN

### 5.1. Temuan Setiap Komponen Analisis

#### 5.1.1. Rancang Bangunan

TABEL V-1  
TEMUAN PERUBAHAN RANCANG BANGUNAN

	Jalan Pasar Baru	Kawasan Sekitarnya
Bentuk Fisik Bangunan	Hampir seluruh bangunan pernah mengalami perubahan bentuk. Bagian bangunan yang dirubah adalah pada fasade bangunan serta penambahan sebagian bangunan. Perubahan tersebut dilakukan menyesuaikan dengan perubahan Jalan Pasar Baru menjadi <i>pedestrian mall</i> .	Lebih dari separuh bangunan pernah mengalami perubahan bentuk. Bagian bangunan yang mengalami perubahan fisik adalah pada bagian fasade bangunan dan penggantian material bangunan. Perubahan fisik bangunan tersebut tidak ada kaitannya dengan perubahan Jalan Pasar Baru menjadi <i>pedestrian mall</i> .
Ketinggian Bangunan	Tidak ada perubahan jumlah lantai yang signifikan. Mayoritas bangunan berlantai 2, 3 dan 4. Bangunan berlantai banyak hanya sedikit tetapi dapat mencapai ketinggian 7 lantai.	Tidak ada perubahan jumlah lantai yang signifikan. Mayoritas bangunan berlantai 1, 2 dan 3. Bangunan berlantai lebih dari 4 hanya sedikit.

TABEL V-2  
TEMUAN KORELASI RANCANG BANGUNAN DENGAN VARIABEL LAIN

VARIABEL KORELASI	LOKASI	TEMUAN
Status Bangunan dengan Perubahan Fisik Bangunan	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Jalan Pasar Baru</li> <li>▪ Kawasan sekitarnya</li> </ul>	Bangunan yang dihuni dengan status milik sendiri memiliki kemungkinan terjadi perubahan fisik bangunan lebih besar
Usia Bangunan dengan Perubahan Fisik Bangunan	Jalan Pasar Baru	Semakin tua usia bangunan, semakin tidak terjadi perubahan fisik bangunan
	Kawasan Sekitar	Semakin tua usia bangunan, semakin banyak perubahan fisik bangunan yang dilakukan
Jumlah Lantai Bangunan dengan Perubahan Fungsi Bangunan	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Jalan Pasar Baru</li> <li>▪ Kawasan sekitarnya</li> </ul>	Semakin banyak jumlah lantai pada suatu bangunan berarti telah mengalami sejumlah perubahan / penambahan fungsi bangunan

### 5.1.2. Fungsi Bangunan

TABEL V-3  
TEMUAN PERUBAHAN FUNGSI BANGUNAN

	Jalan Pasar Baru	Kawasan Sekitarnya
Fungsi Bangunan	<p>Sebelum menjadi <i>pedestrian mall</i>, fungsi bangunan yang ada yaitu untuk berdagang (toko, warung, usaha) rumah hunian dan bangunan kosong (tidak difungsikan). Setelah menjadi <i>pedestrian mall</i>, fungsi bangunan adalah untuk berdagang (toko, warung, usaha), kantor / jasa dan untuk rumah hunian.</p> <p>Sebagian besar bangunan tidak mengalami perubahan fungsi selama dihuni. Sedangkan bangunan yang mengalami perubahan fungsi, hal tersebut dilakukan karena berhubungan dengan berubahnya Jalan Pasar Baru menjadi <i>pedestrian mall</i>. Alasannya adalah karena perubahan fungsi tersebut akan dapat mendatangkan keuntungan ekonomis.</p>	<p>Sebelum tahun 1990, dominasi fungsi bangunan adalah untuk berdagang (toko, warung, usaha), rumah hunian, kosong (tidak difungsikan). Sebagian kecil untuk kantor / jasa dan gudang. Setelah tahun 1990, sebagian besar difungsikan untuk kantor/jasa, berdagang (toko, warung, usaha) dan untuk rumah hunian.</p> <p>Sebagian besar bangunan tidak pernah mengalami perubahan fungsi bangunan. Sebagian kecil bangunan mengalami perubahan fungsi yang tidak ada hubungannya dengan perubahan Jalan Pasar Baru menjadi <i>pedestrian mall</i>. Meskipun demikian perubahan fungsi tersebut dilakukan karena dianggap dapat mendatangkan keuntungan ekonomis.</p>

TABEL V-4  
TEMUAN KORELASI FUNGSI BANGUNAN DENGAN VARIABEL LAIN

VARIABEL KORELASI	LOKASI	TEMUAN
Status Bangunan dengan Perubahan Fungsi Bangunan	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Jalan Pasar Baru</li> <li>▪ Kawasan sekitarnya</li> </ul>	Bangunan dengan status kepemilikan milik sendiri memperbesar kemungkinan dilakukannya perubahan fungsi bangunan.
Usia Bangunan dengan Fungsi Bangunan Sebelum dan Sesudah Tahun 1990	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Jalan Pasar Baru</li> <li>▪ Kawasan sekitarnya</li> </ul>	Terjadi kesesuaian fungsi bangunan yang berkaitan dengan semakin tua usia bangunan.
Fungsi Bangunan dengan Efektivitas Kegiatan Bongkar Muat Barang	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Jl. Pasar Baru</li> <li>▪ Kawasan sekitarnya</li> </ul>	Fungsi bangunan yang semakin mengarah kepada komersial maka keterkaitan dengan efektivitas bongkar muat barang akan semakin tinggi.
Fungsi Bangunan dengan Keuntungan Aktivitas	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Jalan Pasar Baru</li> <li>▪ Kawasan sekitarnya</li> </ul>	Fungsi-fungsi bangunan yang semakin memiliki kesesuaian dengan aktivitas yang berlangsung di sekitar bangunan akan semakin mendapatkan keuntungan ekonomis.

## 5.1.3. Pengunjung

TABEL V-5  
TEMUAN PERUBAHAN PENGUNJUNG

	Jalan Pasar Baru	Kawasan Sekitarnya
Asal, Tujuan dan Karakter Pengunjung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sebelum dan sesudah menjadi <i>pedestrian mall</i>, Mayoritas pengunjung adalah dari Jabotabek dan sebagian kecil dari lingkungan sekitar lainnya.</li> <li>▪ Sebelum menjadi <i>pedestrian mall</i>, pengunjung laki-laki dan perempuan berimbang. Setelah menjadi <i>pedestrian mall</i>, sebagian besar pengunjung adalah perempuan.</li> <li>▪ Sebelum menjadi <i>pedestrian mall</i>, pengunjung yang datang didominasi oleh kelompok umur dewasa muda (&lt;30 th) dan dewasa (&gt;30 th). Setelah menjadi <i>pedestrian mall</i>, didominasi oleh dewasa muda &lt;30 tahun dan remaja &lt;18 tahun.</li> <li>▪ Sebelum menjadi <i>pedestrian mall</i>, pengunjung yang datang tujuannya adalah untuk membeli. Setelah menjadi <i>pedestrian mall</i>, tujuan pengunjung selain membeli juga untuk window shoopping.</li> <li>▪ Di dalam bangunan aktivitasnya sama yaitu membeli produk barang/jasa.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sebelum dan sesudah tahun 1990, mayoritas pengunjung adalah dari Jabotabek dan sebagian kecil dari lingkungan sekitar lainnya.</li> <li>▪ Sebelum tahun 1990, sebagian besar pengunjung adalah laki-laki. Setelah tahun 1990, jenis kelamin pengunjung berimbang.</li> <li>▪ Sebelum tahun 1990, pengunjung yang datang didominasi oleh kelompok umur dewasa muda (&lt;30 th) dan dewasa (&gt;30 th). Setelah tahun 1990, didominasi oleh dewasa muda &lt;30 tahun.</li> <li>▪ Sebelum tahun 1990, pengunjung yang datang tujuannya adalah untuk melihat-lihat dan membeli. Setelah tahun 1990, tujuan pengunjung selain membeli juga untuk melihat-lihat dan minta informasi.</li> </ul>
Jumlah Pengunjung	Sebagian besar meningkat < 100%	Sebagian besar meningkat < 100%

TABEL V-6  
TEMUAN KORELASI PENGUNJUNG DENGAN VARIABEL LAIN

VARIABEL KORELASI	LOKASI	TEMUAN
Fungsi Bangunan dengan Jumlah Pengunjung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Jalan Pasar Baru</li> <li>▪ Kawasan sekitarnya</li> </ul>	Fungsi bangunan yang semakin mendekati fungsi komersial akan semakin mendatangkan pengunjung
Karakter Pengunjung dengan Kekhasan Kawasan	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Jalan Pasar Baru</li> <li>▪ Kawasan sekitarnya</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Semakin tua usia pengunjung akan semakin mengenal dan mengetahui kekhasan kawasan Pasar Baru.</li> <li>▪ Semakin mapan pekerjaan pengunjung akan timbul keinginan menikmati kekhasan kawasan Pasar Baru</li> </ul>

## 5.1.4. Aktivitas

TABEL V-7  
TEMUAN PERUBAHAN AKTIVITAS

	Jalan Pasar Baru	Kawasan Sekitarnya
Karakter Aktivitas	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Setelah Jalan Pasar Baru berubah menjadi <i>pedestrian mall</i>, aktivitas yang terjadi semakin bervariasi.</li> <li>▪ Aktivitas pada seluruh penggal jalan mengalami peningkatan yang merata di semua tempat.</li> <li>▪ Rentang waktu kunjungan dan melakukan aktivitas oleh pengunjung bertambah lama / panjang.</li> <li>▪ Jumlah PKL mengalami peningkatan yang signifikan.</li> <li>▪ Aktivitas yang berlangsung disekitar bangunan dapat mendatangkan keuntungan ekonomis.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Pertambahan variasi aktivitas disekitar bangunan tidak merata. Ada yang meningkat dan ada yang tidak (seimbang).</li> <li>▪ Tidak terjadi peningkatan intensitas aktivitas diseluruh bagian yang signifikan. Perubahan aktivitas tidak merata ke seluruh wilayah.</li> <li>▪ Rentang waktu yang dihabiskan pengunjung tidak berubah. Hanya pada sebagian kecil tempat yang bertambah lama / panjang.</li> <li>▪ Pertambahan jumlah PKL tidak merata.</li> <li>▪ Secara ekonomis, aktivitas yang berlangsung disekitar bangunan tidak mendatangkan keuntungan.</li> </ul>
Sebaran Aktivitas Pengunjung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sebaran aktivitas pengunjung merata ke seluruh penggal jalan dan ke seluruh bangunan.</li> <li>▪ Pengunjung tidak bergerak menyebar ke kawasan sekitarnya.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Luberan pengunjung yang berasal dari <i>pedestrian mall</i> Jalan Pasar Baru jumlahnya tidak signifikan.</li> <li>▪ Aktivitas pengunjung tidak menyebar rata ke seluruh kawasan.</li> </ul>

TABEL V-8  
TEMUAN KORELASI AKTIVITAS DENGAN VARIABEL LAIN

VARIABEL KORELASI	LOKASI	TEMUAN
PKL dengan Jenis Kelamin Pengunjung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Jalan Pasar Baru</li> <li>▪ Kawasan sekitarnya</li> </ul>	Keberadaan PKL lebih dibutuhkan oleh pengunjung wanita daripada pengunjung pria.
PKL dengan Usia Pengunjung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Jalan Pasar Baru</li> <li>▪ Kawasan sekitarnya</li> </ul>	Keberadaan PKL tidak dikehendaki oleh pengunjung yang berusia semakin tua.
PKL dengan Pekerjaan Pengunjung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Jalan Pasar Baru</li> <li>▪ Kawasan sekitarnya</li> </ul>	Semakin tidak tetap pekerjaan pengunjung semakin membutuhkan keberadaan PKL
Usia Pengunjung dengan Aktivitas Yang Dilakukan	<i>Pedestrian mall</i> Jalan Pasar Baru	Semakin dewasa usia pengunjung akan semakin banyak aktivitas yang dilakukan di <i>pedestrian mall</i> .

### 5.1.5. Sistem Lalu Lintas

TABEL V-9  
TEMUAN PERUBAHAN SISTEM LALU LINTAS

	Jalan Pasar Baru	Kawasan Sekitarnya
Sistem Lalu Lintas	Sebelum menjadi <i>pedestrian mall</i> merupakan jalan 1 arah 2 jalur dan jalan kolektor. Sesudahnya menjadi bebas kendaraan dan merupakan jalan lokal.	Tidak ada perubahan, tetap 1 arah dan 2 jalur, merupakan jalan kolektor
Respon Penghuni	Setuju dan sesuai dengan : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kondisi pembagian jalur dan arah lalu lintas saat ini.</li> <li>▪ Jenis angkutan umum.</li> <li>▪ Tempat pemberhentian angkutan umum.</li> <li>▪ Lokasi parkir kendaraan.</li> <li>▪ Lokasi dan cara bongkar muat.</li> <li>▪ Aktivitas bongkar muat.</li> </ul>	Setuju dan sesuai dengan : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kondisi pembagian jalur dan arah lalu lintas saat ini.</li> <li>▪ Jenis angkutan umum.</li> <li>▪ Tempat pemberhentian angkutan umum.</li> <li>▪ Lokasi parkir kendaraan.</li> <li>▪ Lokasi dan cara bongkar muat.</li> <li>▪ Aktivitas bongkar muat.</li> </ul>
Respon Pengunjung	Setuju dan sesuai dengan : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kondisi pembagian jalur dan arah lalu lintas saat ini.</li> <li>▪ Jenis angkutan umum.</li> <li>▪ Tempat pemberhentian angkutan umum.</li> <li>▪ Lokasi parkir kendaraan.</li> </ul>	Setuju dan sesuai dengan : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kondisi pembagian jalur dan arah lalu lintas saat ini.</li> <li>▪ Jenis angkutan umum.</li> <li>▪ Lokasi parkir kendaraan.</li> </ul>

TABEL V-10  
TEMUAN KORELASI SISTEM LALU LINTAS DENGAN VARIABEL LAIN

VARIABEL KORELASI	LOKASI	TEMUAN
Karakter Pengunjung dengan Jenis Transportasi Yang Dipergunakan	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Jalan Pasar Baru</li> <li>▪ Kawasan sekitarnya</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Semakin tua usia akan lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi.</li> <li>▪ Pengunjung pria akan lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi, pengunjung wanita lebih memilih menggunakan angkutan umum.</li> <li>▪ Semakin tetap jenis pekerjaan pengunjung akan lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi.</li> </ul>
PKL dengan Jenis Kelamin Pengunjung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Jalan Pasar Baru</li> <li>▪ Kawasan sekitarnya</li> </ul>	Keberadaan PKL lebih dibutuhkan oleh pengunjung wanita daripada pengunjung pria.
PKL dengan Usia Pengunjung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Jalan Pasar Baru</li> <li>▪ Kawasan sekitarnya</li> </ul>	Keberadaan PKL tidak dikehendaki oleh pengunjung yang berusia semakin tua.



### 5.1.6. Sarana dan Prasarana

TABEL V-11  
TEMUAN PERUBAHAN SARANA DAN PRASARANA

Jalan Pasar Baru	Kawasan Sekitarnya
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Tidak ada perubahan kualitas dan kuantitas prasarana yang signifikan.</li> <li>▪ Tidak ada perubahan kualitas dan kuantitas sarana yang signifikan.</li> <li>▪ Perubahan hanya pada <i>pavement</i> dan penanaman pohon palem putri.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Tidak ada perubahan kualitas dan kuantitas prasarana yang signifikan.</li> <li>▪ Ada perubahan kuantitas sarana yaitu pada sarana olah raga, sarana rekreasi dan sarana penginapan.</li> </ul>

TABEL V-12  
TEMUAN KORELASI SARANA DAN PRASARANA DENGAN VARIABEL LAIN

VARIABEL KORELASI	LOKASI	TEMUAN
Status Bangunan dengan Penyediaan Tata Hijau	Jalan Pasar Baru	Penghuni bangunan dengan kepemilikan sendiri tidak menghendaki adanya tata hijau yang memadai.
	Kawasan sekitar	Penghuni bangunan dengan kepemilikan sendiri menghendaki adanya tata hijau yang memadai.
Status Bangunan dengan Penyediaan <i>Street Furniture</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Jalan Pasar Baru</li> <li>▪ Kawasan sekitar</li> </ul>	Penghuni bangunan dengan kepemilikan sendiri semakin menghendaki adanya <i>street furniture</i> yang memadai.

### 5.1.7. Partisipasi Penghuni Bangunan

TABEL V-13  
TEMUAN PERUBAHAN PARTISIPASI PENGHUNI BANGUNAN

	Jalan Pasar Baru	Kawasan Sekitarnya
Keterlibatan dalam pengembangan kawasan Pasar Baru	Sebagian besar penghuni tidak dilibatkan oleh pemerintah kota	Sebagian besar penghuni tidak dilibatkan oleh pemerintah kota
Jenis Partisipasi	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Hampir separuh tidak berpartisipasi.</li> <li>▪ Jumlah penghuni yang berpartisipasi dengan jenis partisipasi yang mengeluarkan biaya, berbanding terbalik.</li> <li>▪ Disadari bahwa sebenarnya dengan ikut berpartisipasi akan dapat mendatangkan keuntungan ekonomis.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mayoritas berpartisipasi dengan berbagai jenis cara.</li> <li>▪ Jumlah yang tidak berpartisipasi hanya sedikit.</li> <li>▪ Disadari bahwa sebenarnya dengan ikut berpartisipasi akan dapat mendatangkan keuntungan ekonomis.</li> </ul>

TABEL V-14  
TEMUAN KORELASI PARTISIPASI PENGHUNI BANGUNAN DENGAN VARIABEL LAIN

VARIABEL KORELASI	LOKASI	TEMUAN
Status Bangunan dengan Partisipasi Penghuni Bangunan	▪ Jalan Pasar Baru	Penghuni bangunan dengan kepemilikan sendiri rendah tingkat partisipasinya dalam ikut mengembangkan kawasan Pasar Baru.
	▪ Kawasan sekitar	Penghuni bangunan dengan kepemilikan sendiri tinggi tingkat partisipasinya dalam ikut mengembangkan kawasan Pasar Baru.

## 5.2. Temuan Komprehensif

Penerapan konsep *pedestrian mall* pada Jalan Pasar Baru ternyata membawa konsekuensi berupa perubahan-perubahan yang terjadi. Perubahan fisik bangunan terjadi terutama pada bagian fasade bangunan karena menyesuaikan dengan perubahan Jalan Pasar Baru menjadi area khusus bagi pejalan kaki. Disisi lain, fungsinya tidak mengalami perubahan yang berarti karena sejak awal sampai sekarang fungsi utamanya adalah untuk perdagangan dan jasa. Oleh karena fungsi bangunannya tidak banyak berubah secara signifikan, maka kebutuhan akan penambahan ruang juga tidak banyak. Hal tersebut berpengaruh pada jumlah luasan bangunan yang dibutuhkan. Terlihat tidak ada perubahan yang mencolok pada penambahan jumlah lantai bangunan. Tetapi tidak demikian yang terjadi pada kawasan sekitar Jalan Pasar Baru (Jl.Antara, Jl.Pasar Baru Selatan, Jl.Kelinci, Jl.Pintu Air, Jl. Gereja Ayam dan Jl.GKJ). Terjadi pergeseran dominasi fungsi dari fungsi perdagangan dan jasa ke arah fungsi perkantoran. Meskipun demikian perubahan fungsi tersebut tidak mendorong kepada perubahan besar pada jumlah lantai, meskipun terdapat perubahan pada bagian fasade bangunan.

Pada bangunan yang berusia tua, ternyata justru tidak banyak dilakukan perubahan fisik karena adanya kesadaran bahwa bangunan yang berusia tua merupakan bagian dari rekaman perkembangan sejarah kawasan Pasar Baru. Selain bangunan-bangunan tersebut dilindungi oleh peraturan cagar budaya. Pada kawasan sekitar Jalan Pasar Baru, bangunan-bangunan yang menjadi sampel responden yang berusia tua justru mengalami perubahan fisik yang cukup banyak. Bangunan-bangunan tersebut tidak termasuk kedalam bangunan yang dilindungi.

Fungsi bangunan yang mengarah kepada fungsi komersial memiliki keterkaitan yang sangat erat dengan aktivitas bongkar muat barang. Hal tersebut bermakna, diseluruh penggal Jalan Pasar Baru akan membutuhkan kelancaran arus bongkar muat barang. Dengan intensitasnya yang tinggi akan membutuhkan pengaturan yang lebih seksama, mengingat satu-satunya akses untuk distribusi barang ke dalam bangunan adalah melalui Jalan Pasar Baru, tidak ada jalan pendukung lainnya. Sedangkan pada kawasan sekitar Jalan Pasar Baru, meskipun dominasi fungsi bangunan adalah perkantoran, akan tetapi aktivitas bongkar muat untuk kepentingan pertokoan di *pedestrian mall* juga mempengaruhi aktivitas setempat. Limpahan sirkulasi dan parkir juga terjadi pada kawasan sekitar Jalan Pasar Baru, meskipun parkir untuk perkantoran juga telah membutuhkan banyak lahan dan menyita sebagian luasan badan jalan.

Fungsi komersial bangunan di Jalan Pasar Baru juga menarik minat pengunjung. Image Jalan Pasar Baru sebagai kawasan perdagangan sepatu, tas, kain dan perhiasan berkualitas menarik pengunjung yang mayoritas dari Jabotabek. Saat ini dominasi pengunjung adalah wanita dengan kelompok umur dewasa muda dan remaja. Selain bertujuan untuk membeli juga untuk melihat-lihat bangunan-bangunan yang lain di sepanjang Jalan Pasar Baru. Oleh karena Jalan Pasar Baru lebih nyaman dan menarik setelah menjadi *pedestrian mall*, rentang waktu kunjungan menjadi lebih lama. Keberadaan pedagang kaki lima meskipun dilarang, ternyata menjadi salah satu daya tarik *pedestrian mall* Jalan Pasar Baru. Manfaatnya selain memperbanyak alternatif barang yang dijual juga dapat sebagai pembanding harga dan kualitas barang. Lalulaluangnya pengunjung bergerak merata ke seluruh penggal Jalan Pasar Baru. Oleh karena kebutuhan pengunjung sudah terpenuhi oleh pertokoan di sepanjang Jalan Pasar Baru, sebagian dari pengunjung tidak berminat untuk menyebar atau bergerak ke kawasan sekitarnya.

Pengunjung pada kawasan sekitar Jalan Pasar Baru adalah pengunjung untuk perkantoran dan sedikit untuk perdagangan dan jasa. Limpahan pengunjung dari *pedestrian mall* jumlahnya tidak banyak. Dominasi pengunjung yang ada disini adalah kelompok umur

dewasa muda, sedangkan jenis kelamin perempuan dan laki-laki berimbang. Aktivitas yang terjadi tidak menyebar secara merata ke kawasan sekitar Jalan Pasar Baru. Pada beberapa tempat yang mendekati perpotongan jalan dengan *pedestrian mall* intensitas aktivitas lebih tinggi.

Sedangkan untuk pergi dan pulang dari Jalan Pasar Baru, kebutuhan pengunjung akan sarana transportasi, tempat parkir maupun kemudahan akses nampaknya sudah sesuai dengan keinginan pengunjung.

Setelah Jalan Pasar Baru menjadi *pedestrian mall* perubahan / peningkatan kualitas maupun kuantitas sarana dan prasarana kurang signifikan. Perubahan yang nampak jelas hanya pada perubahan material penutup jalan dari aspal menjadi *pavement* con blok, serta kanopi penutup *pedestrian mall* Jalan Pasar Baru. Adanya *pavement*, kanopi serta palem putri adalah untuk menambah kenyamanan pengunjung serta meningkatkan kualitas visual lingkungan *pedestrian mall*.

## BAB VI PENUTUP

### 6.1. Kesimpulan

#### a. Jalan Pasar Baru Sebelum Menjadi *Pedestrian Mall*

Merupakan jalan yang dilalui oleh kendaraan bermotor, berbaur dengan sirkulasi dan pergerakan pejalan kaki. Fungsi-fungsi perdagangan didominasi oleh jenis perdagangan kain, sepatu dan tas serta perhiasan emas. Ketinggian bangunan yang ada berkisar antara 2-3 lantai. Sedangkan pengunjung mayoritas adalah dari Jabotabek. Kebutuhan parkir pengunjung dipenuhi dengan parkir pada sebagian badan jalan-jalan disekitar Jalan Pasar Baru. Penutup jalan menggunakan material aspal dan *landscaping* hanya sedikit pohon peneduh. Aktivitas yang mendominasi disini adalah perdagangan / pertokoan dan pedagang kaki lima. Terdapat sarana antara lain *street furniture* yang berwujud lampu jalan dan tempat sampah. Untuk prasarana terdapat jaringan telepon, listrik, air bersih, air kotor dan limbah. Fasade bangunan bervariasi dengan papan reklame maupun papan nama toko yang tidak terlalu mencolok. Karakter arsitektur asli bangunan masih terlihat dengan jelas karena tidak tertutup seutuhnya oleh penambahan material baru.

#### b. Perubahan Jalan Pasar Baru

- Penerapan konsep *pedestrian mall* di Jalan Pasar Baru ternyata membawa perubahan pada Jalan Pasar Baru. Perubahan yang sangat nampak adalah pada bentuk fisik bangunan, terutama fasade bangunan. Perubahan tersebut dilakukan untuk menyesuaikan bentuk baru Jalan Pasar Baru sebagai *pedestrian mall*. Akan tetapi perubahan tidak dilakukan pada bangunan yang berusia tua.
- Tidak ada perubahan yang berarti pada ketinggian bangunan. Bangunan berlantai banyak hanya sedikit tetapi secara visual mempengaruhi wajah kawasan.
- Fungsi bangunan tidak banyak berubah. Sejak semula Jalan Pasar Baru merupakan area perdagangan dan jasa sehingga dominasi fungsi bangunan adalah sebagai pertokoan, kantor dan jasa serta hunian.

- Asal pengunjung tidak berubah. Mayoritas dari Jabotabek. Sedangkan pengunjung saat ini lebih banyak didominasi oleh dewasa muda dan remaja, hal tersebut karena *pedestrian mall* lebih sesuai dan lebih menarik bagi mereka. Jumlah pengunjung wanita persentasenya semakin besar, lebih besar dari pengunjung pria. Hal tersebut menyiratkan bahwa *pedestrian mall* nyaman dan menarik untuk dikunjungi oleh wanita. Tujuan pengunjung bergeser, tidak hanya untuk membeli tetapi juga untuk *window shopping*. Dengan berubahnya Jalan Pasar Baru menjadi *pedestrian mall*, pada sebagian besar pertokoan jumlah pengunjung meningkat, meskipun masih kurang dari 2 kali jumlah pengunjung semula.
- Jenis, variasi dan sebaran aktivitas pengunjung semakin meningkat, demikian pula dengan jumlah PKL.
- Terjadi perubahan baik sirkulasi, sistem parkir, angkutan umum maupun bongkar muat dan perubahan tersebut sudah sesuai dengan kebutuhan penghuni bangunan dan pengunjung *pedestrian mall*.
- Tingkat partisipasi penghuni dalam upaya pengembangan kawasan Pasar Baru rendah.
- Perubahan yang signifikan pada kondisi sarana dan prasarana adalah pada penggantian material penutup jalan menjadi *pavement*, penyediaan kanopi dan penanaman palem putri.

### c. Perubahan Kawasan Sekitar

- Selama dihuni telah terjadi perubahan fisik bangunan terutama pada bagian fasade bangunan. Perubahan tersebut tidak ada kaitannya dengan perubahan Jalan Pasar Baru menjadi *pedestrian mall*.
- Tidak ada perubahan yang signifikan pada ketinggian jumlah lantai bangunan. Dominasi adalah bangunan berlantai rendah. Bangunan lebih dari 4 lantai sangat sedikit tetapi mampu mengubah wajah kawasan.
- Fungsi bangunan mengalami pergeseran dari dominasi perdagangan dan hunian menjadi dominasi perkantoran / jasa, perdagangan dan hunian. Perubahan fungsi tersebut tidak ada kaitannya dengan perubahan Jalan Pasar Baru menjadi *pedestrian mall* melainkan semata-mata agar dapat lebih mendatangkan keuntungan ekonomis.

- Dari asal pengunjung, tidak ada perubahan. Mayoritas pengunjung berasal dari Jabotabek. Jumlah pengunjung pria dan wanita berimbang. Hal tersebut dikarenakan faktor kebutuhan, faktor keamanan dan faktor kenyamanan. Dominasi pengunjung adalah kelompok umur dewasa muda. Dari sisi jumlah pengunjung, ada peningkatan diseluruh bangunan meskipun belum sampai dua kali jumlah pengunjung semula.
  - Tidak ada peningkatan aktivitas, tidak ada perubahan variasi aktivitas, rentang waktu yang dihabiskan pengunjung juga tetap dan jumlah PKL peningkatannya tidak merata diseluruh wilayah.
  - Tingkat partisipasi penghuni dalam upaya pengembangan kawasan Pasar Baru tinggi.
  - Tidak ada perubahan yang signifikan pada kondisi prasarana sedangkan dari segi sarana terdapat perubahan dalam kuantitas.
- d. Konsep *pedestrian mall* yang sangat kuat berpengaruh pada kondisi Jalan Pasar Baru ternyata tidak cukup berpengaruh pada kawasan sekitarnya. Hal tersebut disimpulkan dari perubahan-perubahan yang terjadi pada kawasan sekitar Jalan Pasar Baru tidak ada hubungannya dengan berubahnya Jalan Pasar Baru menjadi *pedestrian mall*.
- e. Beberapa point-point kesimpulan diatas menyiratkan bahwa penerapan konsep *pedestrian mall* sangat mempengaruhi faktor-faktor rancang bangunan, fungsi bangunan, pengunjung, aktivitas yang berlangsung pada penggal Jalan Pasar Baru dan sistem lalu lintas. Faktor sarana dan prasarana terpengaruh pada perubahan material penutup jalan dari aspal menjadi *pavement* con blok. Partisipasi penghuni bangunan terhadap pengembangan kawasan rendah karena mereka tidak dilibatkan sejak awal. Perubahan pada pengunjung menjadi mayoritas wanita dan dari kelompok umur remaja dan dewasa muda menunjukkan bahwa *pedestrian mall* ini nyaman dikunjungi dan memiliki daya tarik yang kuat.

Disisi lain, penerapan konsep *pedestrian mall* tidak cukup berpengaruh pada kawasan sekitarnya. Limpahan maupun sebaran pengunjung dari *pedestrian mall* Jalan Pasar Baru ke kawasan sekitarnya tidak signifikan. Perubahan rancang bangunan, fungsi bangunan, pengunjung dan aktivitas yang berlangsung tidak ada

hubungannya dengan berubahnya Jalan Pasar Baru menjadi *pedestrian mall*. Pengaruh yang cukup signifikan adalah pada sistem lalu lintas (parkir, angkutan umum, bongkar muat, sirkulasi). Hal tersebut karena sistem lalu lintas sifatnya makro sehingga peningkatan intensitas tersebut menyebar ke kawasan sekitarnya. Selanjutnya, meskipun sejak awal penghuni bangunan kurang dilibatkan dalam pengembangan kawasan tetapi penghuni bangunan pada kawasan sekitar Jalan Pasar Baru bersikap positif dan ikut berpartisipasi.

- f. Penerapan konsep *pedestrian mall* mampu merevitalisasi Jalan Pasar Baru tetapi kurang dapat merevitalisasi kawasan sekitarnya.

## 6.2. Rekomendasi

1. Di dalam pengembangan kawasan Pasar Baru, terutama untuk mendukung kawasan Pasar Baru menjadi kawasan wisata belanja bertaraf internasional, perlu lebih melibatkan masyarakat serta melakukan sosialisasi secara menyeluruh karena hal tersebut berkorelasi dengan tingkat partisipasi masyarakat.
2. Perlu lebih diperhatikan lagi peningkatan sarana dan prasarana yang ada pada *pedestrian mall* Jalan Pasar Baru serta kawasan sekitarnya. Terutama pada *street furniture* dan *landscaping* yang dapat memenuhi kebutuhan pejalan kaki.
3. Tidak menyebarnya pengunjung *pedestrian mall* ke kawasan sekitarnya karena tidak ada pengaturan dan kesesuaian fungsi-fungsi bangunan. Dominasi fungsi bangunan pada *pedestrian mall* adalah pertokoan, sedangkan pada kawasan sekitarnya adalah perkantoran / jasa dan hunian. Perlu diatur kembali kesesuaian fungsi-fungsi bangunan agar dapat terjadi sebaran aktivitas dan sebaran pengunjung ke kawasan sekitarnya.
4. Desain suatu *pedestrian mall* harus menarik pengunjung dan tidak membosankan sehingga dapat meningkatkan rentang waktu kunjungan. Kemudahan aksesibilitas pejalan kaki harus mendapat perhatian utama, baik dari dan ke *pedestrian mall* maupun dari dan ke kawasan sekitarnya.



5. Modifikasi desain dapat dilakukan dengan memperluas area *pedestrian mall*. Penggal Jalan Pasar Baru dapat menjadi *pedestrian mall* dengan tipe *full mall*, sedangkan kawasan sekitarnya (Jl. Antara, Jl. Pasar Baru Selatan, Jl. Kelinci, Jl. Pintu Air dan Jl. Gereja Ayam) dapat menjadi area perantara yaitu *pedestrian mall* dengan tipe *semi mall* atau *transitways*. Penataan visual diatur agar dapat lebih menarik lagi.
6. Kebutuhan pejalan kaki harus diperhatikan demikian pula kepada pengunjung yang menyandang cacat fisik, diberikan kemudahan akses ke segala arah penjur *pedestrian mall*.



## DAFTAR PUSTAKA

### BUKU-BUKU :

Attoe, Wyne and Donn Logan, *American Urban Architecture : Catalyst in The Design of Cities*, University of California Press, Berkeley, 1989.

Azwar, Saifuddin, *Sikap Manusia : Teori dan Pengukurannya*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta, 1998.

Bishop, Kirk R, *Designing Urban Corridor*, American Planning Association, Chicago, 1989.

Brambilla, Roberto, *For Pedestrian Only*, Whitney Library of Design, New York, 1977.

Branch, Melville C, *Comprehensive City Planning : Introduction and Explanation*, American Planning Association, Chicago, 1985.

Budihardjo, Eko, *Arsitektur : Pembangunan dan Konservasi*, Penerbit Djambatan, Jakarta, 1997.

Budihardjo, Eko, *Kota Yang Berkelanjutan*, Ditjen Pendidikan Tinggi, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, Jakarta, 1988.

Catanese, Anthony J, *Urban Planning*, McGraw-Hill, Inc, New York, 1988.

Cook, Robert S, Jr, *Zoning for Downtown Urban Design*, Lexington Books D.C health Company, Lexington, 1980.

Cullen, Gordon, *Townscape*, The Architectural Press, London, 1962.

Cutler, Laurence Stephan, *Recycling Cities For People : The Urban Design Process*, CBI Publishing Company Inc, Boston, 1982.

Danisworo, *Teori Perancangan Urban*, PS. Perancangan Arsitektur, Fakultas Pascasarjana, ITB, Bandung, 1991.

Dillon, William R & Matthew Goldstein, *Multivariate Analysis Methods and Application*, John Wiley & Sons Inc, USA, 1984.

Dinas Tata Bangunan dan Pemugaran DKI Jakarta, *Jejak Jakarta Pra 1945*, PT. Bumi Grafika Jaya, Jakarta, 1990.

Djojodipuro, Marsudi, *Teori Lokasi*, Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi, Universitas Indonesia, Jakarta, 1992.

Garvin, Alexander, *The American City : What Works, What Doesn't*, The McGraw-Hill Companies, New York, 1996.

Gibberd, Frederick, *Town Design*, The Architectural Press, London, 1970.

Hadi, Sutrisno, *Metologi Research*, Yayasan Penerbitan Fakultas Psikologi UGM, Yogyakarta, 1978.

Hedman, Richard, *Fundamentals of Urban Design*, American Planning Association, Chicago, 1984.

Koentjaraningrat, *Metode-metode Penelitian Masyarakat*, Gramedia, Jakarta 1986.

Krier, Rob, *Urban Space*, Rizzoli International Publications, Inc, New York, 1979.

Lawson, Fred, *Tourism and Recreation Handbook of Planning and Design*, Architectural Press, Oxford, 1998.

Lynch, Kevin, *Good City Form*, Massachusetts Institute of Technology, Massachusetts, 1981.

Lynch, Kevin, *The Image of the City*, Massachusetts Institute of Technology, Massachusetts, 1960.

Maitland, Barry, *Shopping Malls : Planning and Design*, Nichols Publishing Company, New York, 1985.

Marzuki, *Metodologi Riset*, BPFE-UII, Yogyakarta, 1995.

Moleong, Lexy J, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Remaja Rosdakarya, Bandung, 1999.

Moughtin, Cliff, *Urban Design, Street and Square*, Butterworth Heinemann Ltd, Oxford, 1992.

Muhadjir, Noeng, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Rake Sarasin, Yogyakarta, 1998.

Nawawi, Hadari, H, *Metode Penelitian Bidang Sosial*, UGM Press, Yogyakarta, 1995.

Ramli, Rusli, *Sektor Informal Perkotaan, Pedagang Kaki Lima*, Ind-Hill-Co, Jakarta, 1992.

Rencana Bagian Wilayah Kota Tahun 2005 Kecamatan Sawah Besar Jakarta Pusat, Dinas Tata Kota DKI Jakarta, 1989.

Rencana Umum Tata Ruang DKI Jakarta 1985-2005.

Rubenstein, Harvey M, *Pedestrian Malls, Streetscapes and Urban Spaces*, John Wiley & Sons, Inc, Canada, 1992.

Santoso, Singgih, *Latihan SPSS Statistik Parametrik*, Elex Media Computindo, Jakarta, 2000.

Shirvani, Hamid, *The Urban Design Process*, Van Nostrand Reinhold Company, Inc, New York, 1985.

Sidharta dan Eko Budihardjo, *Konservasi Lingkungan dan Bangunan Kuno Bersejarah di Surakarta*, Gajahmada University Press, Yogyakarta, 1989.

Singarimbun, Masri, *Metode Penelitian Survei*, Pustaka LP3ES Indonesia, Jakarta, 1995.

*Statistik Wilayah Kotamadia Jakarta Pusat Tahun 1991-1995*, Biro Pusat Statistik.

*Statistik Wilayah Kotamadia Jakarta Pusat Tahun 1999*, Biro Pusat Statistik 1999.

Stern, Jay M, *Classic Readings in Urban Planning*, An Introduction, McGraw-Hill, New York, 1995.

Surakhmad, Winarno, *Pengantar Penelitian Ilmiah - Dasar Metode Teknik*, Penerbit Tarsito, Bandung, 1980.

Surjomihardjo, Abdurrachman, *Pemekaran Kota Jakarta*, Penerbit Djambatan, Jakarta, 1977.

Trancik, Roger, *Finding Lost Space*, Van Nostrand Reinhold Company, New York, 1986.

Utermann, RK, *Accomodating The Pedestrian*, Van Nostrand Reinhold, Company, New York, 1984.

Vredenburgt, Jacob, *Metode dan Teknik Penelitian Masyarakat*, PT. Gramedia, Jakarta, 1978.

Walizer, Michael H, *Metode dan Analisis Penelitian : Mencari Hubungan*, Penerbit Erlangga, Jakarta, 1991.

Watson, Sophie, *Post Modern Cities and Spaces*, Blackwell Publishers, Oxfors, 1995.

Whyte, William H, *The Social Life of Small Urban Spaces*, Edward Brothers Inc, Ann Arbor, Michigan, 1995.

Wiryomartono, A. Bagoes P, *Seni Bangunan dan Seni Binakota di Indonesia*, PT. Gramedia Pustaka Utama, Jakarta 1995.

Zahnd, Markus, *Perancangan Kota Secara Terpadu*, Penerbit Kanisius, Yogyakarta, 1999.

#### BUKU DATA / LAPORAN :

Data Penggunaan Lahan Kota Jakarta, Dinas Tata Kota DKI Jakarta, 1995

Informasi Ketatakotaan DKI Jakarta 1999, Dinas Tata Kota DKI Jakarta.

Laporan Tim Sektor Perdagangan – Rencana Induk DKI Tahun 2005.

Survei Pertanian Luas Lahan Menurut Penggunaannya di Jawa Tahun 1999, Biro Pusat Statistik, Jakarta.

#### ARTIKEL :

Martokusumo, Widjaja, *Konservasi dan Realita Sosial Kota Indonesia*, Kompas, 27 Mei 2001.

*Pasar Baru Tinggal Kenangan Belaka ?*, Suara Pembaruan, 14 Februari 2001.

#### SEMINAR / LOKAKARYA :

*Kota / Sunda Kelapa Sebagai Suatu Proses Pembangunan*, Proceeding Lokakarya, Yayasan Pelestarian Budaya Bangsa, Jakarta, 1994

#### PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN / PRODUK HUKUM :

Instruksi Walikotamadia Jakarta Pusat No. 182 Tahun 1995 tentang Planning Pembuatan Kanopi di Jalan Pasar Baru, Jakarta, Pemerintah Kotamadia Jakarta Pusat 1995.

Keputusan Gubernur Propinsi DKI Jakarta No.3048/2000 tentang Penunjukan Pasar Baru dan Sekitarnya Menjadi Kawasan Wisata Belanja Bertaraf Internasional, Jakarta, Pemerintah DKI Jakarta, 2000.

Tambahan Berita Negara RI tanggal 20/11-1998 No.93 tentang Akte Penyimpanan (*Acte Van Depor*) Asosiasi Pedagang Ritel Kawasan Pasar Baru Jakarta Pusat dan Sekitarnya, Jakarta : Pengadilan Negeri Jakarta Pusat, 1998.